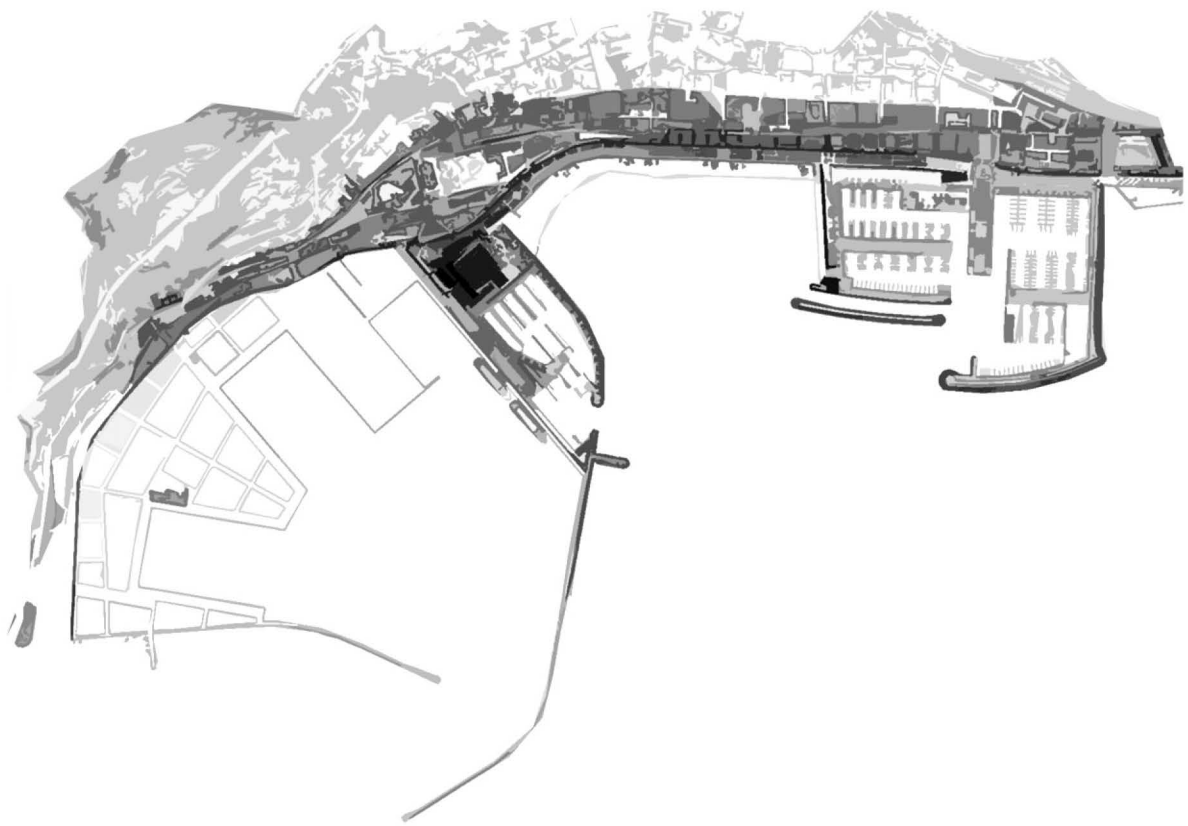


Oriol Bohigas

**Nuova coscienza di identità  
nuova esigenza di urbanità**  
Documento programmatico (1994)



edizioni  
Città future

03



Oriol Bohigas

Nuova coscienza di identità  
Nuova esigenza di urbanità  
Documento programmatico (1994)

Introduzione di Fausto Martino

Città future

Le pubblicazioni *Città Future* sono liberamente fruibili, nella forma che il lettore ritenga più opportuna, tuttavia tale libertà di fruizione è ovviamente legata all'uso personale e giammai all'eventuale scopo di lucro.

Nel caso si riportino citazioni del testo sarà certamente gradita la contestuale citazione della fonte.

Edizioni Città Future

n. 3

2012

[www.cittafuture.org](http://www.cittafuture.org)  
[redazione@cittafuture.org](mailto:redazione@cittafuture.org)

## Indice

### V *Introduzione* di Fausto Martino

Nuova coscienza di identità, nuova esigenza di urbanità.  
Documento programmatico (1994)

### Capitolo Primo. *Il perché del documento programmatico*

Capitolo Secondo. *Quali sono i criteri e gli strumenti urbanistici per guidare la crescita e la ricostruzione di una città*

5 2.1 *Forma ed uso*

6 2.2 *Centro e periferia*

8 2.3 *Centro storico*

11 2.4 *Ricostruzione invece che espansione*

13 2.5 *Quartiere, città ed area metropolitana*

14 2.6 *Piano e progetto*

16 2.7 *Il piano come programma politico*

16 2.8 *La nuova città*

### Capitolo Terzo. *Quali sono gli strumenti urbanistici della città Salerno*

18 3.1 *La città moderna*

21 3.2 *Strumenti urbanistici redatti posteriormente al Piano Marconi*

22 3.3 *Conclusioni*

*Capitolo Quarto. Come si possono realizzare i piani e i progetti per la città di Salerno*

- 24 4.1 I quartieri
- 25 4.2 Le aree di attuazione puntuale urbanistica
- 28 4.3 Analisi tematiche generali

*Capitolo Quinto. Quali possono essere le aree di attuazione puntuale e quali caratteristiche presentano*

- 29 5.1 Centro storico Sud (AAPU n. 1)
  - 29 5.1.1 Descrizione
  - 33 5.1.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma
  - 34 5.1.3 Antecedenti urbanistici
  - 35 5.1.4 Ipotesi di progetto
- 36 5.2 Centro storico Nord (AAPU n. 2)
  - 36 5.2.1 Descrizione
  - 37 5.2.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma
  - 39 5.2.3 Antecedenti urbanistici
  - 39 5.2.4 Ipotesi di progetto
- 40 5.3 Santa Teresa - Villa Comunale (AAPU n. 3)
  - 40 5.3.1 Descrizione
  - 42 5.3.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma
  - 44 5.3.3 Antecedenti urbanistici
  - 45 5.3.4 Ipotesi di progetto
- 45 5.4 Lungomare Trieste (AAPU n. 4)

45	<i>5.4.1 Descrizione</i>
46	<i>5.4.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma</i>
47	<i>5.4.3 Antecedenti urbanistici</i>
48	<i>5.4.4 Ipotesi di progetto</i>
49	<i>5.5 Piazza della Concordia e Porto Turistico (AAPU n. 5)</i>
49	<i>5.5.1 Descrizione</i>
49	<i>5.5.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma</i>
51	<i>5.5.3 Antecedenti urbanistici</i>
52	<i>5.5.4 Ipotesi di progetto</i>
53	<i>5.6 Litoranea orientale (AAPU n. 6)</i>
53	<i>5.6.1 Descrizione</i>
54	<i>5.6.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma</i>
56	<i>5.6.3 Antecedenti urbanistici</i>
58	<i>5.6.4 Ipotesi di progetto</i>
60	<i>5.7 Lungomare Irno (AAPU n. 7)</i>
60	<i>5.7.1 Descrizione</i>
62	<i>5.7.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma</i>
63	<i>5.7.3 Antecedenti urbanistici</i>
65	<i>5.7.4 Ipotesi di progetto</i>
67	<i>5.8 Osservazioni sulle altre aree</i>
67	<i>5.8.1 Le frazioni alte</i>
70	<i>5.8.2 Q2, Q4, Mariconda</i>

## *Capitolo Sesto. Quali sono gli studi analitici necessari per la redazione del piano regolatore generale*

- 72 6.1 Analisi di base*
- 72 6.1.1 Demografia*
- 74 6.1.2 Attività economiche*
- 75 6.2 Politica settoriale*
- 76 6.3 Sistemi generali*
- 76 6.3.1 Mobilità e trasporti*
- 78 6.3.2 Parcheggi*
- 78 6.3.3 Ferrovia*
- 80 6.3.4 Infrastrutture dei servizi tecnici*
- 80 6.3.4.1 Acqua*
- 80 6.3.4.2 Rete fognaria e sistemi di depurazione*
- 81 6.3.4.3 Gas*
- 81 6.3.4.4 Elettricità*
- 81 6.3.4.5 Telefoni*
- 82 6.3.5 Costa*
- 82 6.3.6 Miglioramento estetica urbana*
- 83 6.3.7 Attrezzature sociali*
- 84 6.3.8 La città della cultura*
- 85 6.4 Elenco degli studi specialistici da fare*



## *Capitolo Settimo. Quali sono i tempi i processi e le esigenze di finanziamento iniziale*

*86 7.1 Esecuzione dei progetti ed altri strumenti di pianificazione*

*88 7.2 Necessità di finanziamento*

*89 7.3 Strategia economica e finanziaria di gestione*

## *Capitolo Ottavo. Riepilogo*

*91 8.1 Riepilogo*

*93 8.2 Ringraziamenti*



## **Nuova coscienza di identità, nuova esigenza di urbanità. Documento programmatico (1994)**

### **Il perché del Documento Programmatico**

Da anni nella città di Salerno esiste un duplice problema urbanistico: la revisione e riconversione operativa dei suoi vari strumenti normativi (la Variante al PRG ed i diversi piani settoriali e tematici) e l'urgenza di risolvere una serie di temi puntuali di evidente importanza per il suo presente ed il suo futuro.

Nei primi mesi del 1991 il Comune di Salerno, tramite l'allora Assessore all'Urbanistica Ferdinando Cappuccio, iniziò a stabilire dei contatti con lo studio MBM Arquitectes, S.A. di Barcellona, al fine di raccogliere le opinioni degli architetti catalani ed incaricarli, eventualmente, della risoluzione dei problemi urbanistici della città. Sin dal primo momento gli architetti della MBM palesarono le proprie opinioni sul metodo da seguire. Secondo la propria esperienza e le diverse formulazioni teoriche, consideravano opportuno affrontare la redazione di un Piano Regolatore Generale, fissando preliminarmente i punti strategici più urgenti e che potevano essere i modelli puntuali per una rigenerazione complessiva, formalizzando il tutto nei termini di un PRG.

Gli architetti Oriol Bohigas ed Albert Puigdomènech, soci della MBM, furono invitati in visita a Salerno nel giugno del 1991. Il risultato di questa visita fu una prima valutazione della situazione urbanistica ed una proposta iniziale di metodologia di lavoro e del relativo compenso economico.

Tra il Comune e la MBM per quasi due anni si ripeterono le visite, proseguirono gli scambi di opinione, si definirono le strutture organizzative, il tutto concludendosi il 13 gennaio 1992, quando il Consiglio Comunale decise di commissionare il nuovo PRG all'architetto Oriol Bohigas, in rappresentanza della MBM. Il 26 aprile 1993 venne firmata una convenzione di prestazione professionale tra la MBM, rappresentata dall'architetto Oriol Bohigas, ed il Comune di Salerno, rappresentato dall'allora sindaco Vincenzo Giordano. Si iniziarono subito i primi lavori preparatori, adattando alcuni locali ove installare l'Ufficio di Piano, da organizzare secondo quanto stabilito nel citato contratto.

Gli studi tecnici sarebbero dovuti iniziare immediatamente ma ciò non fu possibile a causa delle circostanze politiche a tutti note, circostanze che arrestarono la continuità delle decisioni e della gestione del Comune.

Una volta ripristinata quella continuità con l'elezione del nuovo sindaco Vincenzo De Luca e della sua Giunta, il 20 aprile 1994 la Giunta Municipale approvò un "Documento Urbanistico Programmatico" nel quale si riaffermava l'intenzione di redigere il nuovo Piano Regolatore Generale nel corso di questa

legislatura e si indicavano i criteri guida e le idee programmatiche da sottoporre all'esame del Consiglio Comunale. Nel contempo il sindaco inviò una missiva alla MBM esprimendo la sua intenzione affinché questo gruppo di architetti continuasse l'incarico a suo tempo loro affidato, nei termini generali del contratto ancora vigente.

Ripresi i contatti con la MBM, venne organizzata una nuova visita di lavoro a Salerno per la metà di luglio. In questa visita si verificò lo stato, quasi operativo, dell'Ufficio di Piano, si dibatté e si comprese in tutti i suoi termini il documento del 20 aprile ed il sindaco, Vincenzo De Luca, espresse la necessità da parte del Comune di lavorare con sollecitudine e concretezza per recuperare, nei limiti del possibile, il tempo perduto e per affrontare i temi già rivelatisi più importanti e sempre più urgenti. I criteri metodologici proposti dalla MBM coincisero appieno con gli obiettivi dell'Amministrazione, soprattutto riguardo la necessità di procedere all'esame ed alla soluzione dei problemi puntuali per giungere al PRG - come sintesi di questi studi e degli approfondimenti generali.

Venne fissata come data ufficiale di inizio lavori l'1 settembre. I professionisti convenzionati dell'Ufficio di Piano avevano già intrapreso il lavoro di raccolta di informazioni in base alle istruzioni già impartite dalla MBM. Il 7 settembre, in Salerno, venne firmato il verbale dell'inizio ufficiale degli studi per la redazione del PRG.

Nella visita di settembre venne definita la linea immediata ed i criteri da seguire che risultarono i seguenti:

a) Mantenere le idee ed i criteri di base già stabiliti, soprattutto riguardo la necessità di dare priorità agli studi delle aree che richiedono un intervento puntuale urbanistico.

b) Includere in un solo documento i due previsti nella convenzione del 26 aprile 1993 con le denominazioni di "Programma di lavoro" e di "Preliminare di Piano". Detto documento, denominato "Documento Programmatico", dovrà costituire la base a partire dalla quale verranno sviluppati i Piani ed i Progetti. La consegna di questo documento venne fissata per il 10 novembre 1994.

c) Iniziare a studiare come aree di intervento puntuale urbanistico quelle suggerite nel documento approvato dalla Giunta Municipale il 26 aprile 1994, con una particolare urgenza rivolta al Fiume Irno ed alla Litoranea Orientale.

Il presente "Documento Programmatico" riassume in modo ordinato le proposte teoriche generali sul controllo urbanistico della città e ne propone l'applicazione al caso concreto di Salerno, con indicazioni sui temi più salienti finora individuati.

L'approvazione di questo Documento è un passo decisivo per avviare i lavori progettuali e di pianificazione e, pertanto, deve divenire oggetto di un ampio dibattito da parte del Consiglio Municipale e della città intera. Con tale Documento si aprirà il lungo processo di studi e decisioni politiche che configureranno la città del futuro.

## **Quali sono i criteri e gli strumenti urbanistici per guidare la crescita e la ricostruzione di una città.**

### *2.1 Forma ed uso*

La città è soprattutto lo strumento più efficace di informazione e di accessibilità sociale e fisica, e quindi è un elemento indispensabile nella vita moderna. La capacità informativa dell'agglomerato urbano è particolare perché presenta una ricchezza ed una complessità difficile da trovare in altri luoghi o in altre circostanze.

In esso si raggruppano non soltanto i grandi centri di promozione e di produzione – industria, commercio, finanza, cultura, insegnamento, tempo libero, sport, etc. – ma anche la densità ed il disordine attivo dell'agglomerato stesso che producono importanti effetti collaterali: il cittadino è informato facilmente su ciò che sta cercando, su ciò che non cercava in modo preciso e anche su ciò che, in un primo momento, sembrava non interessargli. La vita del cittadino cambia imprevedibilmente e si arricchisce grazie all'informazione sistematizzata e a quella casuale.

Inoltre, la città offre un elemento di benessere tipicamente moderno. In essa si raggiunge un rapido accesso e un adeguamento immediato a quegli elementi sui quali il cittadino è stato informato; accesso e adeguamento possibili grazie a due caratteristiche fondamentali della città: le relazioni sociali e la vicinanza fisica.

La città moderna è nata esattamente dalla necessità di raggiungere una concentrazione umana operativa, in grado di informare sistematicamente e casualmente e di fornire accesso e adeguamento agli obiettivi di quell'informazione, quando la forza economica dell'agricoltura aveva ceduto il posto all'industria ed al commercio.

Forse un giorno le nuove tecnologie daranno dei nuovi mezzi d'informazione e accessibilità sufficientemente potenti da permettere la soppressione degli agglomerati urbani. Per il momento, però, questa è pura immaginazione in quanto i nuovi mezzi, per ora, ci permettono solo modeste dispersioni spaziali.

Affinché realizzi la sua finalità, affinché l'informazione e l'accessibilità si producano all'interno del loro ambito scarsamente sistematizzato, bisogna tener presente che una certa tendenza al disordine della città moderna, o, per meglio dire, alle relazioni aleatorie comporta creatività. Per questo oggi risultano scarsamente operative le vecchie idee della zonizzazione urbana e i criteri classificatori della Città Funzionale. Al contrario, bisogna ripensare la città come una sovrapposizione di funzioni, non solamente per ragioni di continuità ambientale e di omogeneizzazione fisica e sociale, ma anche per l'efficacia dello

strumento di informazione e di accessibilità. Da ciò non si deve dedurre che questo “apparente disordine” debba essere “sopportato”: oggi si dispone di sufficienti strumenti per “gestirlo”.

D'altra parte, affinché questi strumenti siano utili al cittadino, è necessario che i segnali e l'espressione formale siano facilmente leggibili. Bisogna quindi concedere una importanza fondamentale alle forme della città. Solamente con una lettura adeguata si raggiungerà il massimo rendimento per l'informazione e l'accessibilità. Per raggiungere tale obiettivo bisogna comprendere il potere della comunicazione acquisita dagli elementi formali tradizionali: le vie, i viali, le piazze, i giardini, i monumenti, la facciata architettonica, etc.

Questi elementi, pur subendo trasformazioni sostanziali col passare del tempo, hanno sempre mantenuto una permanenza della struttura, probabilmente perché hanno delle profonde radici antropologiche. Un cambiamento radicale e polemico di queste forme, già sperimentato in un'urbanistica che ha fatto bandiera di questo radicalismo, determina una perdita della comprensione e della conoscenza della città. I cambiamenti, inevitabili ed opportuni, devono essere il risultato di un'evoluzione degli elementi morfologici, imposti ma misurati dalle nuove condizioni della vita urbana, che derivano dalle nuove forme sociali e culturali.

La permanenza di ciò che è essenziale per le forme urbane tradizionali, deve poter convivere, quindi, con dei modelli architettonici - quali le residenze, le attrezzature, i servizi pubblici, i monumenti - e con delle infrastrutture che per la loro modernità non possono essere esattamente quelle che si erano abbinate logicamente con quelle forme. Questa permanenza non può essere tanto regressiva da farci perdere i grandi progressi che il Movimento Moderno e l'urbanistica radicale d'avanguardia avevano raggiunto nel comfort e nel livello di vita.

Quindi, un obiettivo fondamentale per stabilire delle nuove strutture urbane, e per migliorare e modernizzare quelle antiche, è far sopravvivere l'evoluzione discreta della morfologia tradizionale, pur imponendo modelli architettonici radicalmente nuovi. È un obiettivo facile da capire ma difficile da raggiungere e su questa difficoltà si basa, oggi, la teoria e la pratica dell'urbanistica più esigente.

## *2.2 Centro e periferia*

La forma della città diventa, quindi, un fattore di base e trascendentale. Non possiamo continuare a pensare che il controllo urbano si realizzi solo mediante programmi quantitativi e specificazioni funzionali senza che questi determinino una forma. Bisogna integrare gli uni e l'altra nelle proposte formali qualificate, affinché questi contenuti entrino negli strumenti di informazione e accessibilità nell'accezione chiarita. Deve essere chiaro, però, che la qualità della forma urbana

non è manifestata solo dai valori visuali e compositivi, ma anche dall'espressione delle radici sociali e culturali e dalle decisioni politiche che vengono prese in ogni epoca.

Nelle città europee di lunga storia e di intensa attività attuale questa relazione tra forma e contenuto si esprime attraverso una scena caratterizzata soprattutto dalla dissociazione tra il centro e la periferia.

Il centro storico è di solito un ambito urbano molto potente che dà identità a tutta la città e che è testimonianza della memoria collettiva, ma nel quale le condizioni di abitabilità si sono degradate e si è deteriorato, di conseguenza, l'equilibrio delle funzioni. La periferia, nel migliore dei casi, ha raggiunto un certo livello di abitabilità, un livello che di solito si cerca di migliorare solo in termini di tecnologia edilizia o di equilibri quantitativi. Non manifestandosi come autentica città identificabile e non assimilando le basi morfologiche della città, la periferia non ha potuto assorbire un significato collettivo e non si è resa leggibile e comprensibile al cittadino. Per omogeneizzare qualitativamente la città bisogna, quindi, stabilire un equilibrio di significati ed usi, qualificare urbanisticamente gli spazi della periferia e rendere abitabili gli spazi già qualificati del centro. Si tratta, pertanto, di "monumentalizzare" la periferia ed "igienizzare" il centro.

Bisogna tener presente la volontà antiurbana, fatta propria da molti strati della nostra società come reazione contro la "incomodità" e le deficienze della città, che trova origine nelle utopie ottocentesche conseguenti alla situazione di degrado imposta dalle diverse ondate industriali.

Non possiamo negare la validità del suburbio - inteso nel significato anglosassone - come luogo per vivere, ed è necessario, evidentemente, ristabilire tutta una teoria della "disurbanizzazione" che permetta questo modello di assetamento che in molte città ha forti radici nella tradizione. È necessario, però, tener fortemente presente che gli argomenti a favore del suburbio possono presentare aspetti meno positivi, anche per il suburbio di case unifamiliari più o meno confortevoli. Ma è sicuramente peggiore la condizione dei suburbi residenziali densi e massicci di bassa qualità economica e, ancor di più, quella delle periferie degradate che vogliono essere città per la loro architettura massiva, ma non sono niente. E meno ancora danno urbanità ai loro abitanti.

Quando la piccola borghesia benestante ipotizza e vagheggia residenze discretamente lussuose su imitazione delle forme di vita americana o nord-europea, giustificandole come fuga dalla saturazione urbana e rifugio in un ambito isolato della famiglia individualizzata, fa una proposta di dissoluzione dei fattori collettivi, una difesa dell'unità familiare come strumento autonomo di controllo e inizia un processo contro gli elementi di libertà più individualizzata e di agglutinazione politica della città.

Quando Ludvik, il protagonista di Kundera, in un momento della sua avventura si rifugia nel suburbio degradato come unica risposta alla sua "disidentificazione" spiega molto chiaramente che:

«...proprio perché quello non era affatto il mio posto io dovevo star lì, in quella orribile città di discordanze, in una città che stringeva in un abbraccio implacabile cose tra loro estranee».

E quando qualche intellettuale afferma che il futuro della metropoli è il suburbio – e ancor peggio la periferia degradata – e non la centralità urbana, assumendo atteggiamenti critici rispetto a quella città, manchevole nei suoi confronti, vuole anche segnalare le distanze personali rispetto all’agglomerazione e sottolineare la propria individualità.

La difesa del suburbio – almeno nelle nostre forme di vita e per le nostre strutture geografiche – ha sostituito la vecchia difesa della campagna contro la città, oggi ormai insostenibile. Si tratta dell’ultimo rifugio di coloro che sono pessimisti rispetto ai valori della collettività o di quelli che ne temono le conseguenze sociali e politiche.

La verità è che l’esperienza ha dimostrato che la formalizzazione radicalmente urbana e “monumentalizzata” dello spazio anodino del suburbio, provoca un’agglutinazione sociale e la creazione dei primi strumenti di partecipazione politica collettiva.

### 2.3 Centro storico

Sembra evidente che i quartieri antichi sono da salvaguardare sia come testimonianze che come luoghi generatori della ricostruzione e della riabilitazione della città. Riabilitare vuol dire esattamente «restituire una persona o una cosa al suo stato primitivo, dal quale era decaduta». Se applicata ad una parte di città, la definizione ha bisogno di qualche precisazione. Tornare allo stato primitivo non significa, in questo caso, il ripristino di situazioni antiche ed ormai superate. Non vuol dire “restaurare” in termini esclusivamente fisici la città, come tanti accademici puri hanno fatto o hanno tentato di fare. Vuol dire ritrovare l’equilibrio e la corrispondenza tra la vita sociale e la struttura fisica. Non si tratta di tornare indietro per riabilitare, ma piuttosto di compiere passi avanti nel miglioramento fisico del quartiere per adeguarlo alle nuove necessità ed alla nuova società. È fondamentale capire dove si trovano quelle testimonianze, quegli elementi della continuità che saranno indispensabili per la ricostruzione della città.

È evidente che il primo impegno deve essere quello della protezione dei grandi beni architettonici di carattere storico e monumentale. Gli sforzi di catalogazione e di conservazione sono certamente fondamentali dal punto di vista della ricerca, ma lo sono ancor più dal punto di vista urbano, per gli aspetti di conoscenza delle trasformazioni fisiche e sociali.

Questa impostazione comporta delle priorità molto chiare.

Fatta eccezione per casi di alto livello, la conservazione di un edificio ha un senso solo quando esso può svolgere un ruolo preciso nel sistema della città; e questo rende ammissibili anche interventi molto decisi, tanto decisi quanto quelli



che lo stesso edificio avrà sicuramente subito, nel corso della sua lunga storia, per essere progressivamente adattato a nuovi usi ed a nuove sensibilità.

Diremo infine che le decisioni sul futuro di un edificio non possono appartenere agli storici ed agli archeologi, ma agli architetti e agli urbanisti oppure, ancor di più, ai politici, come depositari degli intenti e dell'immaginario della società. Dovremo mettere in conto, poi, che gli interventi attuali siano davvero "attuali", cioè rispettosi del passato ma creativi, non mediocrementemente adagiati nei mimetismi stilistici.

Un edificio è un'entità vivente, e quindi modificabile e perfino amputabile, trasformabile senza troppe esitazioni né eccessivo rispetto; nemmeno si deve esagerare sulla pretesa corrispondenza qualità-antichità.

Sarebbe sempre opportuna una certa attenzione critica nei riguardi dell'architettura antica per accettarne solo ciò che ha qualità o che ha potuto acquistare un valore rappresentativo. Un edificio storico deve essere salvato, ma soprattutto deve essere ristrutturato per i nuovi usi, che non è lo stesso che restaurarlo.

È un pezzo importante della memoria che rappresenterà sempre un suggerimento al modo di intervenire sulla città, che sempre sarà di incitamento ai processi di trasformazione chiaramente interpretabili e puntualmente programmabili in quanto prodotti da un processo storico reale e vivo.

L'altro grande elemento di permanenza è la struttura fisica dei quartieri storicamente consolidati.

Le ragioni sono le stesse. Un quartiere è il risultato di un processo morfologico che rivela i progressivi interventi e che identifica un territorio. Ricostruire significa riconoscere questa morfologia, e, allo stesso tempo, accogliere i suggerimenti che essa esprime; vuol dire scoprire, attraverso l'analisi, quali sono gli elementi che definiscono l'identità del settore urbano.

Questa capacità degli elementi fisici di esprimere i segni dell'identità sarà vera fintanto che la struttura sociale del gruppo che abita il quartiere si ritroverà in quell'immagine stessa; oppure se sarà il risultato di una trasformazione naturale, legata all'evoluzione dell'immaginario collettivo e dei suoi simboli.

La forma del quartiere, gli edifici monumentali, gli ambienti tradizionali e pittoreschi, le tracce storiche, hanno significato di permanenza in un determinato luogo, e sono strumenti vivi e vivificanti di quello stesso luogo, solamente se conservano una relazione attiva con la gente che li circonda. Diversamente, sia il complesso che i singoli edifici, sia le strade che i monumenti, diverranno parti disurbanizzate, assassinate dai restauratori, come reclusi nel magazzino di un museo, morte, definitivamente morte, perché mai più saranno trasformate, ricucite, mutilate, ferite e riutilizzate: cadaveri della pietrificazione, come li producono certi malsani storicismi.

Dunque, la permanenza che deve essere difesa sopra ogni cosa è quella del gruppo sociale che abita un determinato pezzo di città, quando questo diviene oggetto di un processo di rinnovamento fisico.

La principale ragione, come si è detto, è l'adeguamento tra funzione e rappresentazione. Ma ce n'è anche una economica: il plusvalore prodotto dalle migliorie deve tornare al gruppo sociale preesistente che ha già pagato le conseguenze del degrado, poiché solo questo aiuto può avviarne il riscatto.

Da tempo si verificano fenomeni allarmanti: riduzione della popolazione ed invecchiamento di quella che rimane, abbandono di una gran parte del patrimonio edilizio, terziarizzazione e successivo decadimento delle attività commerciali.

Tutto ciò è causato dall'abbassamento qualitativo dell'ambiente fisico e dalla mancanza di quei servizi capaci di trattenere la popolazione giovane che produce e vivifica.

Le stesse conseguenze si trasformano in cause di un processo a catena cui si aggiunge l'avvento di popolazione emarginata, e sul quale pesa l'inerzia distruttiva di una pianificazione indeterminata e senza precisa finalità, né nel contenuto, né nella forma.

Questo processo va arrestato senza smantellamento dei valori sociali intrinseci.

Ma se si dovesse produrre l'esilio della popolazione, avremmo definitivamente sacrificato un gruppo sociale che finora è stato la vittima e correremmo il rischio di accelerare una terziarizzazione superficiale e improduttiva, oltre ad una mummificazione dei monumenti.

Il miglioramento fisico deve favorire la rigenerazione sociale, trattenendo gli elementi trasformativi della stessa collettività, in modo che la popolazione possa ringiovanire.

È difficile? Certamente. Tanto difficile che quasi nessuna città occidentale ha ancora raggiunto obiettivi di questo tipo, anzi, i processi di miglioramento fisico avviati si sono generalmente risolti nel cambiamento della struttura sociale.

Il caso di Salerno ha una sua negativa specificità: il processo di espulsione delle classi che originariamente occupavano il C. S., dopo la sua prima violenta accelerazione conseguente all'alluvione del 1954, ha già raggiunto, a seguito del sisma del 23.11.80 un livello al limite dell'irreversibilità. Furono realizzati all'epoca, in suburbi collinari e periferici, forti interventi di edilizia residenziale pubblica, destinati principalmente a ospitare i nuclei familiari che occupavano in fitto gli alloggi più degradati.

Pertanto l'intervento sulla città storica, inteso anche come intervento di recupero della struttura sociale del quartiere, avrà, per quanto possibile, il compito prioritario ed assai complesso di reintegrare i ceti sociali originari. Comunque, prendendo atto di quanto già accaduto, assume ancora più importanza impedire nuove espulsioni e creare le condizioni per una nuova, ampia eterogeneità funzionale e sociale dell'area.

Il processo di trasformazione dei vecchi quartieri è stato perseguito dall'urbanistica moderna con diversi meccanismi. Uno dei più ricorrenti è quello di aver tracciato nuove strade che hanno sventrato il costruito.

Non dovrebbe essere necessario ricordare che ciò corrisponde esattamente ad una mentalità progressista, tipicamente ottocentesca, convinta che la penetrabilità, ancora ingenuamente meccanica, sia il fattore decisivo.

Ma il principio della trasformazione indotta dalla viabilità è ormai superato, almeno come modello unico. Perché si abbiano effetti positivi, è necessaria la concomitanza di tre fattori importanti: il primo è che ogni intervento deve realizzarsi unitamente ad una profonda trasformazione tipologica - conseguenza di una domanda con caratteristiche nuove - capace di sconvolgere la possibile continuità morfologica e d'immagine del quartiere. Di seguito appare l'altro fattore, che consiste nell'evitare la trasformazione della struttura sociale con l'espulsione della popolazione locale. Il terzo è la capacità, finanziaria e gestionale, della pubblica amministrazione di assumere l'iniziativa, proprio quando la consapevolezza urbanistica e la regolamentazione ad essa ispirata hanno compresso l'apparato speculativo dell'impresa privata.

Sarebbe utile estrapolare la questione ed applicarne l'esperienza ai quartieri nuovi: i tracciati di scorrimento veloce isolati hanno danneggiato molti quartieri periferici o ne hanno impedito l'integrazione, e mai hanno conseguito - a causa del loro sfasamento temporale nel contesto politico, economico e sociale - gli effetti positivi.

Ma resta da evidenziare un ulteriore aspetto negativo della questione.

Sebbene le motivazioni di tali tracciati fossero strettamente tecniche, riferite alle necessità della circolazione, la loro gestione e la pressione speculativa hanno di fatto favorito un'edificazione scandalosamente incongrua nelle dimensioni con due risultati disastrosi: la costruzione di muraglie che isolano i quartieri dall'intorno, degradandoli ancor di più, e la produzione di un traffico locale aggiuntivo, così intenso, che unito a quello che si voleva canalizzare rende inutile tutta l'operazione.

#### *2.4 Ricostruzione invece che espansione*

Negli ultimi anni le città europee hanno ridotto - o annullato - il loro incremento demografico: è finita la grande ondata espansionista che sembra, al contrario, ancora inarrestabile nelle città del Terzo Mondo. Le ragioni sono ovvie, dal punto di vista economico, sociale e politico.

Il problema di base delle città europee non è, quindi, quello della crescita, ma del miglioramento della qualità dell'esistente. Contro l'espansione la ricostruzione. Invece di costruire fuori dalla città, costruire nella città già costruita.

Nel processo di ricostruzione esistono, tra gli altri fattori importanti, tre nuove impostazioni di metodo e di intenzioni: il riuso rispetto alla mera conservazione, il progetto degli spazi vuoti rispetto al progetto di nuovi immobili e l'impeto creativo rispetto al regolamento limitativo.

La prima impostazione deriva dalla necessità di servirsi, realmente, del patrimonio edilizio esistente. Potremmo dire, esagerando un po', che quasi non è necessario costruire niente di nuovo.

Nelle nostre città ci sono abbastanza metri quadrati di edifici in cui potremmo allocare di tutto. Bisogna solo riadattare tali spazi ai nuovi usi in modo da modernizzarli. Questo può entrare sovente in contraddizione con i vecchi concetti che hanno orientato gli interventi di restauro architettonico. Così come abbiamo prima menzionato, bisogna intervenire sugli edifici antichi con decisione moderna, rispettando le testimonianze storiche che lo meritano, comprendendo i nessi culturali che ogni edificio comporta, ma accettando che l'architettura è un fenomeno d'accumulazione e di stratificazione storica e che quasi mai può rinchiudersi in una situazione puramente museale, ma che deve aprirsi al continuo riuso della collettività. Né distruzioni indiscriminate né "pasticci" frivoli, perché entrambi sono funzionalmente inutili e culturalmente frustranti.

La seconda impostazione è la conseguenza di un nuovo metodo di lavoro. Bisogna cominciare a ricostruire dal vuoto urbano, da ciò che può divenire uno spazio collettivo, soprattutto per tre ragioni: perché è il primo tema accessibile alla gestione dell'Amministrazione, perché ripristinare lo spazio pubblico è il modo più rapido ed efficace per dare un nuovo tono ambientale a tutto un quartiere e principalmente perché è il mezzo per recuperare una coscienza sociale e urbana.

Da uno spazio pubblico ricostruito e riabilitato, si producono degli effetti osmotici verso lo spazio privato. Partendo da questo punto di vista, i nuovi modelli influiscono non solo sul miglioramento dell'intorno fisico, ma anche sull'equilibrio demografico e, come conseguenza, sull'impianto definitivo di una popolazione che stava degradando. Ciò determina fenomeni significativi di sostanziale giustizia sociale; infatti la stessa popolazione storicamente insediata in quel sito godrà del plusvalore dell'operazione e lo potrà, quindi, utilizzare nel proprio miglioramento, senza dover ricorrere alle ingrate soluzioni dell'esilio con conseguente disequilibrio in tutta l'area metropolitana.

Affinché lo spazio pubblico soddisfi oggi queste funzioni è necessario che dia risposta allo stesso tempo a due domande sovente contraddittorie: essere uno spazio per l'uso dell'"ozio" e del gioco organizzato della collettività ed essere un contributo fondamentale per il consolidamento dell'identità del quartiere. Deve quindi essere funzionale e rappresentativo, essere uno spazio aperto agli usi ed essere un "monumento". La soluzione di questo dilemma è una delle sfide più importanti nel disegno urbano della città moderna.

La terza impostazione trascende i limiti della politica urbana. Durante l'epoca della crescita urbana, il controllo dell'Amministrazione sulla città era stato caratterizzato da un atteggiamento chiaramente limitativo e restrittivo. I piani generali e quelli attuativi erano orientati fundamentalmente a ridurre le aspettative d'uso del suolo dei soggetti privati condizionati unicamente dal mercato. Pertanto, tale atteggiamento finiva solo col ridurre l'edificabilità,

urbanizzare le vie, lasciare spazio per i servizi e gli impianti, cedere terreno all'Amministrazione.

Così si è andata configurando una pianificazione costruita con cifre astratte e con regolamenti solo giuridicamente corretti, quasi senza capacità di intervenire nelle forme e nei contenuti.

Oggi, ridotta la pressione della domanda e accettato l'obiettivo del riuso del patrimonio edilizio, la gestione e i metodi dell'urbanistica devono seguire un altro percorso. Non è necessario far ricorso a metodi restrittivi bensì a metodi propositivi che favoriscano operazioni concrete offerte agli operatori pubblici e privati. Bisogna pensare a progetti realizzabili, bisogna programmarli con grande rigore individuando per essi le soluzioni compatibili economicamente. Per fare questo ormai non vale la pianificazione solo quantitativa né i regolamenti limitativi. Sono necessarie decisioni di progetto.

### *2.5 Quartiere, città ed area metropolitana*

Bisogna accettare che le grandi città – ed ancor più le aree metropolitane – non sono sistemi facilmente comprensibili nella loro totalità. Il gran disordine urbano – allo stesso tempo base e conseguenza della struttura di tutte le città ben costruite – lo possiamo comprendere solo se lo analizziamo e lo sconnettiamo, analizzando, quindi, ogni nucleo omogeneo che lo compone. La città, pertanto, si può intendere come una somma di quartieri, come una giustapposizione di elementi chiaramente configurati, come ricucitura di frammenti contraddittori e addirittura conflittuali, all'interno dei quali si può stabilire una certa coerenza. Solo così si affermano i corrispondenti segnali d'identità e solo così faremo in modo che il "disordine" della grande città non incida sull'ordine interno di ogni unità. Le condizioni conflittuali imposte dall'informazione e dall'accessibilità della conurbazione possono essere ridotte e chiarite per il cittadino se si mantiene fermo il riconoscimento dell'unità e identità di ogni quartiere, o, in modo ancor più radicale e frammentario, meno sociologico e più formale, il riconoscimento e l'identità di ogni elemento urbano significativo: quel corso, quella piazza, quell'intorno di un mercato.

Questa analisi e questa disintegrazione devono avere una conseguenza importante: il superamento del vecchio concetto delle aree metropolitane, secondo il quale si stabiliva un'infelice dicotomia tra città centrale e satelliti periferici, determinando e consentendo uno sgradevole disequilibrio tra due differenti identità fisiche e culturali.

I deboli nuclei periferici possono entrare a far parte dell'evento metropolitano quando la città centrale è divisa in settori autonomi di entità simili.

Ma questo comporta due decisioni politiche molto chiare: accettare l'indiscutibile realtà delle aree metro-politane senza tentativi di divisione né segregazione e, d'altro canto, stabilire una decisa decentralizzazione dei quartieri,

non solo in termini di progettazione urbanistica, ma anche di amministrazione e partecipazione.

La comprensione della città partendo dal quartiere comporta anche il vantaggio di canalizzare correttamente la partecipazione popolare. Oltre alle informazioni pubbliche regolate nella gestione dei piani, è necessaria, evidentemente, la partecipazione diretta dell'utente locale. Questa partecipazione mentre è difficile per l'approfondimento di temi eccessivamente generali e troppo astratti, è invece realmente efficace quando si riferisce a temi che incidono in modo immediato sull'identità del quartiere o sugli elementi urbani personalizzati.

Con questo non vogliamo negare la necessità di decisioni generali di carattere metropolitano che superino l'ambito del quartiere. Molte di esse devono corrispondere ad opzioni direttamente politiche e, in ogni caso, è opportuno verificarle attraverso l'analisi settoriale del quartiere. Si sarebbero evitati molti spropositi, quali il tracciato delle autostrade urbane, l'installazione di grandi infrastrutture, o la determinazione di nuove espansioni, se si fossero esaminati i problemi dalla parte del nucleo colpito.

Infine, bisogna dire che la frantumazione in quartieri, in settori o in elementi personalizzati, comporta anche il problema della loro ricucitura. L'urbanizzazione degli intorni, il tracciato di congiunzione, è uno degli ineludibili metodi per la relativa omogeneizzazione della città. Dalle *rondes*, i *boulevards*, i *rings* nel perimetro delle vecchie città fortificate, esiste una lunga storia di ricuciture che sono servite da filtro e da travaso tra nuclei diversi.

## 2.6 Piano e progetto

Attenendosi a tutte queste considerazioni, sembra chiaro che oggi lo strumento del controllo urbano è piuttosto un insieme di progetti che un piano generalizzato, costruito su illusioni e indeterminazioni temporali, composto solo da quantificazioni e regolamenti.

Si può dire che c'è bisogno di un'urbanistica "strategica" che si realizzi a partire da quei punti concreti scelti tanto bene che da soli possano avviare trasformazioni dalle conseguenze più generali.

Tutte le città moderne sono state esempi di questo metodo: si sono formate a partire da interventi che hanno indotto fenomeni di trasformazione, comunicando al loro intorno, in modo abbastanza autonomo, una volontà di miglioramento, di risveglio, di qualità urbana. A Parigi, le riforme puntuali di Napoleone, prima fecero cambiare grandi settori della città e, dopo, i tracciati delle nuove vie di Haussmann trasformarono le forme e gli usi dei quartieri in via di degrado. A Vienna, la costruzione del *Ring* assunse una trascendenza totale ed incitò a grandi cambiamenti, come quelli che secoli prima aveva ottenuto Fontana nella Roma barocca. A Barcellona l'espansione si è forzata verso ponente, come conseguenza delle realizzazioni dell'Esposizione Universale del 1929. La nuova cultura urbana,

dagli anni '80 in poi, ha consentito che, partendo da una piazza o da un piccolo giardino, dalla riutilizzazione di un vecchio palazzo, dalla demolizione di alcune vecchie case, tutto il settore del loro intorno cambiasse, senza la necessità di un nuovo intervento pianificatore.

Il Villaggio Olimpico ha forzato un'espansione verso levante, ha recuperato il mare e le spiagge ed ha iniziato una rigenerazione dei vecchi quartieri vicini. Ogni scuola, ogni centro culturale, ogni biblioteca, ogni attrezzatura sportiva che si sono costruiti hanno modificato più radicalmente il quartiere che qualsiasi altro Piano Regolatore o qualsiasi Piano Particolareggiato.

Partire dai progetti vuol dire anche vedere la città dal particolare al generale e interpretare, quindi, i piani parziali come una somma di progetti e come una legittimazione della loro coerenza in un settore della città. Questo comporta, evidentemente, una modifica dei principi posti a base della legislazione vigente, anche se bisogna riconoscere che è iniziato un vivace dibattito, in ambienti scientifici e politici, che ha già prodotto qualche primo tentativo legislativo, peraltro disorganico e non esaustivo. Semplificando, il grave limite dell'attuale impostazione legislativa si può dire che consista, procedendo dal generale al particolare, nel rispondere più ad una visione "metafisica" della città che al comportamento e alle esigenze reali dei cittadini sostanzialmente sempre disattese.

La distinzione tra piano e progetto non è solo un problema di dimensione o di maggiore o minore generalità. La differenza fondamentale è nel programma di gestione e di realizzazione.

Un progetto comporta nel suo proprio metodo la proposta di una realizzazione programmata in un termine concreto. Ogni progetto corrisponde ad una realtà che, una volta esauritasi, smette d'esistere. Invece, molte pianificazioni irrealizzate hanno rivoluzionato inutilmente un'area sulla quale non si interverrà mai. Ci sono molti vincoli urbanistici quasi centenari, eternamente minaccianti, che hanno solo degradato il settore, in quanto hanno assassinato tutte le aspettative. Si può ideare solo ciò che si realizzerà in tempi compatibili. Quindi si può ideare solo ciò che si può progettare. Provocatoriamente se non si può progettare è meglio lasciar spazio all'anarchia della collettività cittadina, con la sua capacità di dare vita a tutto. In questi casi sarebbe necessaria quindi, un'accurata "depianificazione".

E ancora, l'urbanistica strategica e "metastatica" – in un'accezione positiva – non è fatta solo di progetti puntuali ben situati, ma di realizzazioni ben concluse. È attraverso l'opera compiuta – e non attraverso il progetto compiuto – che si producono gli effetti metastatici osmotici e di trasformazione del tessuto urbano.

### *2.7 Il piano come programma politico*

Tutto ciò non significa che non ci sia uno spazio specifico per il Piano Regolatore. Persiste la questione centrale della definizione dei grandi obiettivi per il futuro della città.

Il problema è che il Piano Regolatore non è uno strumento adeguato per il controllo formale della città e, quindi, non possiamo pretendere che assuma tutti gli obiettivi, piuttosto complessi, dell'urbanistica.

Il Piano Regolatore può tornare ad essere rivendicato se accettiamo la sua incapacità di definizione e se lo contempliamo da due punti di vista essenziali. Il primo è quello del suo carattere di programma politico per la città. Non inganniamoci: la proposta di una futura struttura urbana dovrebbe essere il programma che ogni partito politico offre all'elettore. Un piano generale in questi termini essenziali non avrebbe necessità di rappresentazione grafica. Dovrebbe invece essere un testo in cui si definiscano i grandi obiettivi immediati e le grandi opzioni del futuro: il grado di vocazione industriale, le previsioni di sviluppo demografico, i criteri di amministrazione e gestione, i dati prevedibili per i servizi e gli impianti, i contenuti sociali di ogni quartiere, le relazioni fisiche e culturali con l'intorno geografico, etc. In sostanza, sono sottoposti all'analisi del cittadino i contenuti e le linee d'azione per raggiungerli, da una posizione chiaramente definita in termini politici. Solo così si recupererebbe la dimensione politica della città e, allo stesso tempo, si supererebbero le astrazioni inoperanti dei programmi politici che non si azzardano mai a precisare proposte urbanistiche concrete.

Il secondo punto di vista è quello di un'opportuna utilizzazione "strumentale" del Piano.

I progetti necessitano di un'antecedente pianificazione che abbia fissato, in linea di massima, l'uso e l'edificabilità del territorio al fine di evitare la pressione abusiva e speculativa. Pertanto, il Piano è uno strumento per la preventiva legalizzazione di questi progetti e anche per la previsione degli spazi necessari per i grandi sistemi metropolitani. In ogni modo, via via che il Piano Regolatore assume indicazioni dalle conseguenze formali, il tema diventa più difficile e più insicuro, perché non esiste mai la certezza che, al momento dei progetti, queste indicazioni, invece di essere un supporto, divengano dei corsetti intralcianti.

### *2.8 La nuova città*

Senza dubbio la città è un'opera d'arte e dobbiamo interpretarla come tale. Se si tratta di uno strumento di cultura – forse il contenitore più chiaro di tutta la cultura moderna – e se, allo stesso tempo, come abbiamo visto, gli aspetti formali sono decisivi nella sua configurazione sociale e culturale, vuol dire che deve possedere i requisiti di un'opera plastica, con una complessità di forma e contenuto, di composizione e simbolo, di permanenza storica e d'innovazione.



Ma l'arte è essenzialmente critica, investigatrice, accanitamente contraddittoria con i criteri convenzionali, con lo *status quo* e con l'*establishment*. Vuole sempre essere una proposta audace per il futuro e una critica sistematica al comfort fisico e psicologico. Ed è, al di sopra di tutto, l'opera precisa e responsabile di un autore.

A questo punto si sollevano molti problemi di politica urbana, il più importante dei quali è la costante contraddizione tra l'attitudine innovatrice degli autori e l'inerzia massificata dei cittadini che si esprime nei frequenti conflitti sollevati dalla partecipazione popolare ai piani ed ai progetti.

Questo è un problema impossibile da risolvere, in quanto qualsiasi soluzione implicherebbe sia la perdita dei valori artistici sia la mistificazione della partecipazione popolare, due fattori che sembrano ugualmente indispensabili.

L'unica via è cercare di trovare delle linee di partecipazione più programmatiche e più obiettive e stabilire una certa comprensione delle due funzioni contraddittorie. Quindi, da una parte delimitare i campi e, dall'altra, giocare a favore della contraddizione come fermento dialettico tra le due parti.

Affinché la città sia un'opera d'arte, sono necessarie due condizioni fondamentali. La prima è che sia intesa come un progetto o come una somma di progetti integrati, che si superi l'assurda dicotomia tra Urbanistica ed Opera Pubblica e che non si intervenga con decisioni tecnologiche settoriali, ma all'interno di un progetto globale.

La seconda è che questi progetti vengano realizzati dai migliori professionisti disponibili ed in modo partecipativo, autonomo e libero. Si tratta quindi di superare l'inerzia e l'anonimato di coloro i quali operano con mentalità burocratica e far costruire la città a quei professionisti per i quali la gestione diretta è preminente e si appoggia su attività collegate con la cultura urbana, dall'Università alle altre istituzioni pubbliche.

Ma tutto ciò non servirà a niente se previamente non siamo convinti che la città, coincidendo con l'impronta dei suoi sentimenti storici, è un "artefatto" che bisogna costruire e ricostruire quotidianamente con volontà di trasformazione e innovazione. Parallelamente agli sforzi di conservazione e di identità permanente non si deve dimenticare l'innovazione radicale.

Bisogna fare ogni giorno una città moderna.

Nonostante si siano destinate alcune di queste riflessioni alla rivalorizzazione del sedimento storico, di tutto ciò che è leggibile perché si conserva nella memoria, nonostante la difesa di "costruire dove già si è costruito", conviene ricordare di tanto in tanto che tutto ciò non può determinare una cultura involutiva e conformistica. Si tratta solo di materiale di lavoro per una città nuova fatta al servizio di una nuova società.

Dovremmo iniziare ogni giorno riflettendo seriamente sulla frase di Marinetti: «Impugnate i picconi, le scuri, i martelli e demolite, demolite senza pietà le città venerate!».

## Quali sono gli strumenti urbanistici della città di Salerno

### 3.1 *La città moderna*

Solo durante il secolo diciannovesimo la città supera significativamente i confini della cinta muraria longobarda e introduce modelli e tipologie di intervento realmente innovativi, prima con interventi di sistemazione nell'area della via Marina (area antistante l'attuale palazzo della Provincia) e poi con l'ampliamento della città nell'area del teatro Verdi, infine con lo sviluppo lungo l'asse che porta alla stazione ferroviaria. In particolare l'ampliamento che è caratterizzato dall'emergenza del Teatro aveva un forte significato politico e simbolico e cercava di proporre il modello di una città nuova contrapposta alla città storica.

Si trattava però di ampliamenti che avevano ancora limiti dimensionali ben precisi e quantitativamente non modificavano la posizione baricentrica del recinto antico e la parte predominante delle funzioni in esso allocate.

Con il primo piano urbanistico documentato (Piano Donzelli-Cavaccini approvato nel 1922) e con il programma di opere pubbliche immediatamente successivo (edificio scolastico, Palazzo di Città, Tribunale, Stadio, Poste Centrali) si pianifica, invece, un primo forte ampliamento della città che comprende tutte le aree poste a monte del Corso e comprese tra il Centro Storico e il fiume Irno. L'intervento urbanistico è di tipo realmente complesso perché, anche se è fondato principalmente sull'attività economica privata, permette non solo la realizzazione di un notevolissimo numero di opere pubbliche, ma anche l'edificazione dei primi massicci interventi di edilizia popolare.

Il Piano di Ricostruzione Scalpelli del 1945 era evoluzione delle proposte precedenti dell'ingegnere Guerra e dell'architetto Calza Bini, elaborate in periodo fascista e basate sull'idea della città giardino. La struttura stradale nell'area urbanizzata in base a questo piano (praticamente l'area di Torrione Basso) è fondata di fatto su viali alberati relativamente più ampi, mentre la densità edilizia è certamente più bassa di quella realizzata nei precedenti interventi. La novità principale è però rappresentata dall'inversione di tendenza dello sviluppo della città. Salerno aveva già avuto un'espansione ad oriente fino alla stazione ferroviaria, ma nel piano Donzelli-Cavaccini era fortemente limitata sul fronte del fiume ad oriente e sembrava destinata ad espandersi verso la valle dell'Irno, con il piano Scalpelli supera decisamente il limite del fiume e del Torrione e disegna una porzione di tessuto urbanistico completamente avulso dal resto della città e caratterizzato da una forte discontinuità rispetto ad essa.

Lo strumento operativo immediatamente successivo al piano Scalpelli fu il Piano Marconi. Tale piano, elaborato a seguito di incarico conferito nel 1953, fu approvato solo nel 1965. Esso accentuava la tendenza a uno sviluppo della città rivolto prevalentemente ad oriente e, sulla base di previsioni demografiche gonfiate e di una sottostima della volumetria edificabile prevista nel piano stesso, rendeva praticamente edificabile ogni area libera, principalmente se pianeggiante, riducendo al minimo le aree destinate a funzioni di interesse pubblico.

Dopo decine di anni di assoluta mancanza di programmi e dibattiti sul futuro urbanistico di Salerno (fatta eccezione per il concorso nazionale per la Revisione del Piano Regolatore Generale e la redazione del Piano Particolareggiato del Centro Storico tenutosi alla fine degli anni '60) con delibera di Consiglio Comunale n°189/86 fu avviata la cosiddetta "Manovra Urbanistica". Era questo un intervento articolato sulla città, che, utilizzando i fondi per la ricostruzione, intendeva determinare una complessiva revisione dello sviluppo urbanistico di Salerno. In quell'occasione fu istituito un Comitato Tecnico di Coordinamento, furono individuate le zone di recupero ai sensi delle leggi 457/78 e 219/81 e fu delegata la Giunta per l'affidamento degli incarichi di redazione di venticinque Piani di Recupero. Furono inoltre affidati incarichi per la redazione del Piano della Viabilità, dei Piani per gli Insediamenti Produttivi e dei Piani di Zona *ex lege* 167/62. Al Comitato di Coordinamento fu affidato anche il compito di adeguare il Piano Regolatore Vigente agli *standards* urbanistici di cui al Decreto Ministeriale n°1444/68.

A seguito dell'avvio della cosiddetta "Manovra Urbanistica" si sviluppò una ricchissima produzione di progetti e di disegni che raramente sono stati oggetto di chiari e documentati confronti. A causa di questa produzione confusa di elaborati urbanistici e di proposte architettoniche, è difficile definire i confini dell'operazione; se si esclude di limitare l'analisi al solo Schema Direttore (mai, a quanto è dato sapere, formalmente commissionato) e ai Piani di Settore, non è facile comprendere quali, tra i tanti progetti che l'Amministrazione comunale ha fatto redigere, richiamandosi alla "Manovra", debbano considerarsi parte del corpo più ampio dell'esperienza urbanistica allora in atto. È altrettanto difficile individuare una chiara omogeneità negli elaborati tecnici che concorrono alla definizione della Manovra Urbanistica, anche intesa come semplice sommatoria dello Schema Direttore e dei singoli Piani di Settore. Esistono infatti vari problemi relativi alla congruenza tra lo Schema Direttore e alcuni Piani di Recupero. D'altro canto questi ultimi spesso sono ridotti quasi alla sola fase analitica e interessano aree che appaiono scelte talvolta in maniera casuale e senza nessuna funzione di intervento strategico sulla città. Maggiori perplessità derivano dall'esame comparato dello Schema Direttore (che tende a promuovere «il contenimento del volume di traffico veicolare all'interno della città» e persegue «la riduzione degli spostamenti urbanistici affidati ai veicoli privati») e il Piano della viabilità che individua il mezzo privato come il principale elemento di mobilità nella città e

indica come uno degli interventi più importanti l'attraversamento longitudinale del centro cittadino.

Lo Schema Direttore, pur avendo solamente carattere di documento di programmazione di larga massima, contiene, tra le diverse proposte, contraddizioni e incertezze. Nella relazione è infatti più volte affermata la necessità di risolvere il problema della città all'interno della città stessa, evitando crescite abnormi al di fuori del perimetro dell'edificato.

Invece i processi di delocalizzazione delle funzioni principali, più importanti e rappresentative proposti dallo Schema Direttore avrebbero indotto la città ad una crescita e ad uno sviluppo in termini quantitativi molto più forti di quelli cui la città è preparata e in termini qualitativi molto più caratterizzati di quelli che sarebbero determinati dalla sola espansione della funzione residenziale. Il grafico allegato allo Schema Direttore del resto rende evidente, con macchie policrome che contrastano anche a livello di simbolo con il grigiore dell'edilizia esistente, un nuovo forte sviluppo urbano con un determinante spostamento verso est del baricentro della città. La delocalizzazione tende a decongestionare la città, ma porta con sé il rischio concreto di determinarne lo svuotamento e la perdita di identità.

Ma la scelta di puntare a una massiccia delocalizzazione delle funzioni amministrative suscita altri dubbi.

Lo Schema Direttore indica in maniera chiara le destinazioni pubbliche delle aree periferiche e ipotizza con una certa precisione le funzioni da delocalizzare, ma non indica le destinazioni pubbliche dei grandi contenitori della *city*, rimandando al Piano di Recupero relativo, che sull'argomento è chiaramente incompleto. Appare incomprensibile, o perfettamente funzionale con la proposta di una forte espansione verso l'area orientale, che tra le funzioni da delocalizzare non sia compresa quella del deposito merci delle ferrovie che avrebbe permesso il recupero di notevoli aree centrali. Né viene fatta alcuna previsione per l'utilizzazione degli immobili che si sarebbero resi liberi a seguito del trasferimento delle funzioni amministrative considerate congestionanti.

La scelta della direzione di sviluppo, orientata in maniera univoca verso la zona orientale della città, comporterebbe per Salerno un forte squilibrio ed una ulteriore ed insostenibile frantumazione della forma urbana, accentuando il grave processo di marginalizzazione del Centro Storico.

Infine la variante di adeguamento agli *standards* del vecchio Piano Regolatore Generale ha un respiro pianificatorio ancora minore, ma un valore operativo certamente più importante. Il Piano Marconi fu approvato nel 1965 quando non era ancora stato emanato il Decreto Ministeriale 1444/68 che per primo, sulla base delle norme contenute nell'art. 17 della legge 765/67, fissa «i limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza e di distanza tra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi [...]». Con quasi trent'anni di ritardo sulla norma di legge la Variante di adeguamento ha

permesso, pur a costo di bloccare ogni forma di intervento privato, di evitare che fossero compromesse le parti ancora disponibili del territorio comunale, ma non ha introdotto alcuna reale innovazione nel modello di città proposto. Essa deve interpretarsi come uno strumento tampone finalizzato alla funzione di salvaguardia per la evidente mancanza di ogni indicazione su un nuovo processo di sviluppo. Tutto l'edificato viene caratterizzato da un unico criterio di immutabilità. La città, disegnata dopo il Piano Scalpelli, avendo come unico criterio l'emergenza casa e la spinta economica, sembra congelata in una condizione certamente precaria e chiaramente incongrua. Invece di indicare le procedure per il recupero degli *standards* all'interno del tessuto esistente si mira a nuove addizioni, finalizzate questa volta alla realizzazione di spazi e attrezzature pubbliche, in aree del territorio non compromesse. Le aree destinate alle attività industriali e alle attività di interesse generale sono distribuite senza un disegno complessivo e un criterio di riconfigurazione degli spazi urbani. L'intervento sulle aree agricole, dove è più indispensabile e puntuale l'intervento di tutela, è privo di ogni reale proposta di riuso e di valorizzazione. Si tratta pertanto di un Piano che deve essere nel suo complesso totalmente rifondato per giungere in tempi brevi e per brani significativi della città al ridisegno del tessuto esistente e al recupero reale e non solamente quantitativo e cartaceo della qualità della vita.

### *3.2 Strumenti urbanistici redatti posteriormente al Piano Marconi*

Di seguito, in ordine logico o cronologico, si riportano, salvo errori ed omissioni, tutti gli strumenti urbanistici che hanno operato o che operano normativamente sul territorio comunale successivamente alla data di approvazione (DPR 4/2/1965) del Piano Regolatore Generale. Sono elencati gli incarichi più rilevanti conferiti dal comune aventi ad oggetto i temi urbanistici.

1) Il nuovo Regolamento Edilizio – successivo a quello approvato nel 1914 – fu approvato con DPGR n°1571 del 14.10.1974. Poiché detto provvedimento inseriva modifiche al testo approvato dal Consiglio Comunale – deliberazione n°159 del 30.9.1971 – si rese necessario sottoporre il regolamento, di nuovo, allo stesso Consiglio Comunale che con deliberazione n°45 del 29.11.1975, prese atto delle modifiche, delegando alla Giunta Municipale per la compilazione del testo compilato. Esso fu approvato definitivamente con atto del 2.2.1976.

2) Il Piano Regolatore Generale, redatto ed adottato nel periodo dal 1954 al 1958, già alla data della sua pubblicazione, per le intervenute norme di carattere nazionale in materia di urbanistica, era da ritenersi inadeguato soprattutto in relazione alle problematiche della valorizzazione dei centri storici, tant'è che il Consiglio Comunale con deliberazione n°112 del 21.2.1968 stabilì di indire un concorso nazionale di idee per la revisione e l'aggiornamento del PRG e per la redazione del Piano Particolareggiato del centro storico, cui seguì la presentazione di 8 progetti dei quali 2 furono considerati particolarmente meritevoli di interesse.

3) Il Consiglio Comunale nel 1971 delegò i poteri alla Giunta Municipale per il conferimento di incarichi a liberi professionisti al fine dello studio del piano particolareggiato del Centro storico e dei piani particolareggiati delle seguenti zone: Gelso-S.Vito-Fratte; Pastena-Mercatello; Arenili orientali, dal Torrione al Picentino, compreso il tratto tra il Lungomare e via Fratelli de Mattia. Agli incarichi conferiti nel 1972, seguì un rapporto preliminare relativamente al piano particolareggiato del Centro storico, ampiamente discusso ed approvato dal Consiglio Comunale del 28.6.1973, atto n°327, mentre il rapporto preliminare relativo alle altre zone fu consegnato nel 1974, ma solo nell'agosto del 1978 il Consiglio Comunale ritenne di estremo interesse l'acquisizione degli elementi contenuti nel predetto rapporto e stabilì di integrare le indagini preliminari con un'ulteriore documentazione relativa all'individuazione delle attrezzature e dei servizi previsti dagli *standards* urbanistici di legge, nonché delle aree libere che, indipendentemente dalla destinazione e tipologia di PRG in vigore, potevano essere destinate al soddisfacimento degli *standards*. Sempre nell'agosto del 1978 il Consiglio Comunale approvava un interessante ordine del giorno che enunciava ed evidenziava i principali obiettivi da raggiungere in campo urbanistico stabilendo che su tali obiettivi la Commissione Consiliare per l'Urbanistica avrebbe dovuto provvedere ad elaborare lo schema di un documento di indirizzi da portare tempestivamente all'esame del Consiglio Comunale.

4) La mancata adozione dei provvedimenti di carattere generale in ordine alla necessità di dotare la città degli *standards* urbanistici di cui all'intervenuto decreto interministeriale n°1444/68 comportò l'adozione da parte del Consiglio Comunale di numerose varianti al PRG, consistenti nel trasferimento di aree residenziali e rurali a zone di uso pubblico (verde, parcheggi, edilizia scolastica, edilizia economica popolare, etc.).

Di seguito si riportano, in apposita tabella, tutte le varianti al PRG indicate per oggetto, località, estremi di approvazione ed eventuale realizzazione<sup>1</sup>.

### 3.3 Conclusioni

Sembra evidente che la mancanza di un Piano Regolatore realmente operativo sull'attività urbanistica della città, oltre ad aver provocato una certa paralisi edilizia, sia pubblica che privata, ha dato luogo ad un proliferare di strumenti urbanistici scarsamente operativi. Questi due fattori contribuiscono a creare confusione negli operatori del settore e favoriscono iniziative scoordinate, giustificate sia dall'urgenza sociale di determinati interventi – come ad esempio quello dell'edilizia popolare – sia dall'interesse, peraltro legittimo, di mantenere un minimo di attività economica negli investimenti privati nel campo dell'edilizia.

---

<sup>1</sup> Le tabelle sono state omesse per non appesantire la lettura.

Durante la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale bisognerà studiare tutti gli strumenti selezionati per dichiararli superati oppure per includere nel Piano le determinazioni che continuano ad essere valide. Non si vuole annullare la recente storia urbanistica ma sfruttare l'occasione del PRG per chiarire la situazione guardando al futuro.

Uno strumento che, per la sua grande valenza urbanistica e sociale, merita una riflessione a parte è quello della Variante. La sua adozione rappresenta un fatto positivo perché permette di disporre oggi di terreni liberi nei quartieri ad alta densità edilizia, consentendone un miglioramento, dal punto di vista urbanistico e sociale. Ma la presenza di questi suoli in condizioni di inutilizzazione può contribuire ancora di più al degrado dei quartieri nei quali sono ubicati.

D'altra parte non si può non tener presente che il periodo durante il quale il Comune gode del diritto di esproprio di tali suoli è giuridicamente limitato. Attualmente, e prevedibilmente anche in un immediato futuro, l'Amministrazione non dispone, né disporrà delle risorse economiche per un'acquisizione generalizzata delle aree, delle quali, peraltro, non ha nemmeno definito l'uso.

Questi due problemi spiegano la scarsa operatività della Variante nata da una legge i cui obiettivi urbanistici e sociali sono tutt'oggi indiscutibili. Nell'ambito della redazione del PRG, e a norma di legge, bisogna operare una verifica dell'applicazione concreta degli *standards* per quartiere al fine di determinare le esigenze urbanistiche prioritarie che devono essere risolte all'interno dei quartieri stessi. Considerando i mezzi economici e di gestione, sempre limitati, bisogna definire delle priorità rispetto all'importanza strategica nell'ambito della città e dove è possibile è opportuno coinvolgere i proprietari del suolo.

## Come si possono realizzare i piani e i progetti per la città di Salerno

### 4.1 I quartieri

Secondo il metodo teorico precedentemente esposto, gli studi per una pianificazione generale e per la definizione di un sistema di controllo urbanistico a Salerno devono iniziare dall'individuazione su larga scala di tutto il territorio, in maniera da poter determinare, in modo approssimativo ma attendibile, i diversi quartieri cittadini che hanno una certa coerenza geografica, storica, tipologica, morfologica e sociale. Partendo dalle caratteristiche generali, dalle necessità immediate e dalle vocazioni future di questi quartieri o rioni bisognerà intendere l'insieme della città.

Vale la pena qui puntualizzare che, in questo Documento Programmatico tutte le analisi e, quindi, le conseguenti proposte sviluppate sulla base di dati spesso incompleti o del tutto carenti, non possono che essere provvisorie. Bisogna ricordare che il lavoro di conoscenza dell'*urbs*, che come chiarito riveste un valore fondamentale, è appena iniziato da qualche mese con le difficoltà burocratiche note.

In tal senso secondo una prima conoscenza strutturale della città, sicuramente provvisoria, i quartieri individuati sono i seguenti:

Porto, Monti, Canalone, Centro Storico, Lungomare Trieste, Ferrovia, Carmine, Carmine Alto, Gelso, Gelsi Rossi, Fratte, Frazioni Alte, Frazioni Centro-Orientali, Torrione, Torrione Alto, Sala Abbagnano, Santa Margherita-Q2-Q4, Prato, S. Eustachio, Pastena, Mercatello, Mariconda-Arbostella, Torre Angellara-Litoranea Orientale, San Leonardo-Zona Industriale.

La delimitazione di questi quartieri è contenuta in un grafico, con una sommaria descrizione delle loro caratteristiche, nell'allegato n°2<sup>2</sup>.

Per ognuno di questi quartieri, mentre si riassumono nel quadro che segue le caratteristiche basilari, i dati più significativi derivanti dal censimento ISTAT del 1991 sono tabellati e contenuti negli studi di base esaminabili presso l'Ufficio di Piano.

Una volta completata l'indagine, modificando perfino eventualmente i confini dei singoli quartieri, se necessario, sarà opportuno elaborare uno studio per ognuno di essi che, comprendendone l'intrinseco "funzionamento", ne verifichi l'effettivo "uso", anche in rapporto ai suoi impianti esistenti, ne definisca le deficienze, programmando al fine una reale omogeneizzazione della città. L'unità-

---

<sup>2</sup> La presente edizione del Documento Programmatico non contiene allegati grafici.



quartiere deve raggiungere un certo grado di autosufficienza riguardo quei servizi che non hanno una valenza cittadina o metropolitana<sup>3</sup>.

#### *4.2 Le aree di attuazione puntuale urbanistica*

La relativa autonomia di questi quartieri ne consentirà lo studio con un metodo adeguato alla loro realtà specifica e, soprattutto, permetterà di individuare in ognuno di essi, o tra essi, quelle aree di attuazione puntuale urbanistica (AAPU) in cui si presentano i problemi più significativi del quartiere. Queste aree hanno una identità propria e coerente e su di esse conviene intervenire con una certa sollecitudine, senza la necessità di aspettare la redazione definitiva e l'iter burocratico di approvazione del Piano Regolatore. Tale sollecitudine è dettata da necessità specifiche molto evidenti ed immediate o dalla finalità di voler conferire un possibile carattere rappresentativo nonché simbolico al quartiere. In tal modo si potrà offrire un modello quasi immediato per successive operazioni pubbliche o private. Si trattano cioè di quelle aree che nel capitolo 2 venivano indicate come elementi generatori di un fenomeno di trasformazione e rinnovamento del loro intorno.

L'individuazione di queste AAPU potrebbe essere motivo di una lunga discussione circa le reali priorità e le convenienti dimensioni, qualora si volesse operare sulla base di un'analisi preliminare ed esaustiva. Ma tale metodo risulterebbe esageratamente analitico e ci condurrebbe su di un percorso errato, per due motivi fondamentali: il primo è che quest'analisi sarebbe tanto lunga quanto la realizzazione stessa del Piano Regolatore, ed in tal modo entreremmo in contraddizione con la sollecitudine richiestaci; il secondo è dettato dal fatto che il grande lavoro analitico ci porterebbe, senza dubbio, agli stessi risultati che otterremmo a partire dalla conoscenza generale che oggi abbiamo dei problemi di Salerno o, forse, a proposte poco operative. Purtroppo Salerno ha molte aree che rivendicano quest'urgenza – almeno tante quanti sono i suoi quartieri –, certamente in numero di gran lunga superiore a quelle che si possono studiare immediatamente. Bisogna inoltre tener presente un altro aspetto: in una politica urbanistica efficiente, ciò che è prioritario è anche più possibile. Vale a dire, la prerogativa fondamentale per la selezione è che le AAPU da studiare contengano le condizioni indispensabili perché si possa intervenire su di esse immediatamente. È più importante la fattibilità (consenso sociale e locale, struttura della proprietà, progetti con finanziamento previsto, sicurezza di concessioni all'iniziativa privata, e così via) che la teorica priorità deducibile da un'analisi esaustiva delle circostanze generali. Al momento, pertanto, bisogna scegliere quelle AAPU che sembrano evidenti e che siano realmente fattibili,

---

<sup>3</sup> Nel testo originale segue tabella con specifiche di: superficie; abitanti; superficie edificata; densità abitanti/Ha; densità edificatoria mq/Ha; per ogni quartiere, omessa nella presente versione del Documento Programmatico.

sebbene sicuramente nell'arco degli studi per il Piano Regolatore appariranno altre AAPU la cui idoneità non era stata individuata. In tal caso si potranno aggiungere all'elenco iniziale, senza che quest'ultimo venga stravolto. Si può anticipare che esistono aree nella zona orientale, di relativa recente edificazione, di fatto marginalizzate, che ben si prestano ad interventi puntuali di risanamento urbanistico.

Non bisogna perdere di vista che nello sviluppo e nel controllo di una città hanno un ruolo fondamentale i criteri politici che su di essa si vogliono applicare. A tale scopo è necessario tener presente anche il "Documento Urbanistico Programmatico" approvato dalla Giunta Municipale nella seduta del 20 aprile 1994. In esso, tra le varie importanti considerazioni, vengono segnalate come aree di interesse e di possibile attuazione immediata il Centro Storico, la fascia costiera, l'area fluviale dell'Irno, le zone collinari con le Frazioni Alte e gli insediamenti sparsi. Queste aree, dopo una prima analisi, recuperando lo spirito del Documento e tentando di concretizzarlo, possono dar luogo alle seguenti AAPU: Centro Storico (suddiviso nelle parti Nord e Sud), la fascia costiera (suddivisa in Santa Teresa e Villa Comunale, Lungomare Trieste, Piazza della Concordia e Porto Turistico, e Litoranea Orientale) e l'area di influenza del fiume Irno.

Al momento, il metodo applicato alle AAPU non si può utilizzare anche per le Frazioni Alte e per gli insediamenti sparsi perché vanno studiati in un'altra dimensione territoriale e perché la loro identità fisica è meno concreta. Anche se per una parte delle Frazioni Alte e per il territorio Q2-Q4-Mariconda, si esporranno, nel capitolo 5, opinioni e criteri relativi da porre a base dei successivi studi.

In generale è quindi necessario dare precedenza agli studi generali di cui si parlerà nei prossimi paragrafi.

In sintesi le AAPU proposte inizialmente sono le sette che seguono:

1. Centro Storico Sud;
2. Centro Storico Nord (entrambe nel quartiere dallo stesso nome);
3. Santa Teresa e Villa Comunale (nei quartieri di Lungomare Trieste e via Monti);
4. Lungomare Trieste (nel quartiere dallo stesso nome);
5. Piazza della Concordia e porto turistico (nel quartiere Lungomare Trieste);
6. Litoranea Orientale (nel quartiere Torre Angellara-Arbostella);
7. Lungo Irno (nei quartieri di Torrione, Gelsi Rossi e Fratte).

I grafici di queste aree sono contenuti nell'allegato n. 3<sup>4</sup>.

Nel capitolo 5 verranno presentate una prima analisi, un'esposizione programmatica ed un'indicazione del metodo progettuale delle menzionate AAPU.

Lo studio di queste AAPU deve avere carattere di schizzo o di abbozzo di progetto specificamente architettonico, in modo tale da determinare la forma ed il carattere dello spazio pubblico, gli usi generali, la morfologia e tipologia

---

<sup>4</sup> Valgono le stesse considerazioni della nota 2.

architettoniche, i monumenti e gli elementi rappresentativi e agglutinanti dell'identità collettiva.

Questi progetti urbanistici potranno essere sviluppati in seguito seguendo altri percorsi, a seconda delle caratteristiche di ogni area. Quando la proposta sarà compatibile allo strumento pianificatore vigente potrà generare direttamente un Piano Particolareggiato che dovrà solo essere approvato definitivamente. Un esempio a tal proposito può essere l'Area Litoranea Orientale. Ma, andando oltre, potrà accadere che sia possibile determinare subito la necessità di progetti esecutivi delle zone pubbliche e perfino di elementi specificamente architettonici. In tal caso si potranno avviare i relativi iter burocratici e la loro esecuzione materiale. Un esempio di questo modello potrebbe essere l'insieme di piazza Mazzini e piazza della Concordia e, soprattutto, la nuova strada della Lungo Irno.

Probabilmente alcune proposte progettuali non saranno totalmente adattabili alle normative del Piano Regolatore vigente. In tal caso si potranno adottare tre possibili strade. La prima consiste nel selezionare quegli elementi della proposta che si potrebbero eseguire senza interferire nella normativa urbanistica e passare, quindi, alla loro realizzazione. La seconda consiste nel proporre di fatto una modifica puntuale del Piano Regolatore vigente; attraverso il programma integrato questo iter sarebbe sicuramente meno lento rispetto a quello per la redazione e l'approvazione del nuovo PRG. La terza consiste semplicemente nel considerare lo studio come uno dei diversi punti d'appoggio progettuali che in seguito saranno fondamentali per la redazione del nuovo Piano. Rimane tuttavia, una quarta possibilità: quelle attuazioni pubbliche per le quali, date le particolari caratteristiche, la legislazione urbanistica prevede un iter speciale.

Bisogna tenere ben presente che questi progetti urbanistici devono essere una delle basi più importanti per la redazione del nuovo Piano Regolatore. Si potrebbe perfino asserire la teoria secondo la quale il Piano Regolatore non deve essere altro che la somma e la sintesi coerente di alcuni progetti urbanistici che comprendono il territorio comunale nella sua totalità. Ma questa radicalità metodologica non è possibile né tantomeno consigliabile per tre motivi: implicherebbe uno studio che richiederebbe eccessivi dati di base e che, pertanto, si prolungherebbe a dismisura, non accogliendo l'urgenza richiesta; perché i cambiamenti successivi dei complessi urbani sono prevedibili soltanto in un numero ridotto di aree puntuali, mentre nelle altre conviene lasciare i progetti in una situazione più aperta e più fluida; perché per fare una sintesi globale di tutto il territorio comunale sarebbe necessario stabilire dei sistemi generali che non possono essere affrontati soltanto con la semplice giustapposizione dei problemi locali di ogni area puntuale.

### *4.3 Analisi tematiche generali*

Pertanto, parallelamente ai progetti urbanistici di queste aree, bisogna stabilire l'analisi di quei sistemi generali ed offrire il punto cruciale della soluzione dei problemi che verranno individuati. È questo un altro capitolo importante per la redazione definitiva del PRG. È tuttavia conveniente che queste analisi non si estendano banalmente in modo eccessivo, accrescendo a dismisura ed in modo fittizio i dati strettamente necessari. Spesso nei Piani redatti ultimamente in tutta Europa queste analisi costituiscono un volume di dati per la maggior parte inutili, che a volte superano di molto il contenuto delle proposte progettuali e di pianificazione. Ma non v'è dubbio che bisognerà stabilire delle analisi di base (geografico-geologiche, demografiche e delle attività economiche), delle politiche settoriali (abitazioni, industria e turismo) ed una comprensione globale dei sistemi generali (mobilità e trasporti, ferrovia, costa, parcheggi, urbanizzazioni primarie e urbanizzazioni secondarie). Infine bisogna verificare i sistemi di finanziamento, i criteri di collaborazione con i privati e i tempi di esecuzione.

Sui risultati di queste analisi si fonderanno le decisioni tecniche più importanti del Piano. Ed inoltre disponendo di questi dati gli amministratori della città potranno prendere decisioni specificamente politiche sulle possibilità e le vocazioni future di Salerno.

Questo è un punto molto importante che è già stato indicato e sul quale conviene soffermarsi.

L'evoluzione della città non è determinata né dagli urbanisti né dagli architetti, ma dai cittadini, attraverso due canali: il proprio comportamento civico e le decisioni dei politici da loro stessi eletti.

L'approvazione del presente Documento sarà già una decisione politica importante. Successivamente il Comune dovrebbe optare per alcune linee essenziali più concrete, non appena si disporrà di tutti i dati analitici.

Seguendo questa linea metodologica il Piano Regolatore sarà una vera e propria sintesi delle decisioni tecniche e politiche e servirà come strumento legale di riferimento per le attuazioni future. Ma come dicevamo prima i progetti urbanistici puntuali preliminarmente sviluppati e che sono la base concettuale del Piano non hanno motivo di attendere l'approvazione di questo Piano. Non si deve ingigantire il concetto di Piano Regolatore. È un documento conclusivo indispensabile ma non è l'unico strumento urbanistico. Gli strumenti urbanistici prioritari e di applicazione immediata sono i progetti urbanistici delle aree puntuali.

Nel capitolo 6 verrà illustrato il processo di sviluppo delle analisi tematiche preliminari per la globalità del Piano e verranno indicati i primi dati raccolti sino ad oggi.

**Quali possono essere le aree di attuazione puntuale urbanistica e quali caratteristiche presentano**

In questo capitolo, mentre si tratterà diffusamente delle sette AAPU elencate nel capitolo 4 al paragrafo 4.2, su altre aree del territorio comunale, per le quali successivamente si pensa di redigere una pari specifica proposta, si esporranno solo alcune opinioni e dei criteri generali.

L'analisi di ogni AAPU da un punto di vista metodologico conterrà innanzitutto una descrizione dell'Area, seguita da una valutazione circa la sua Vocazione Urbana e le Ipotesi di Programma, successivamente si illustreranno gli antecedenti urbanistici ed infine si formuleranno le Ipotesi Progettuali.

È opportuno sottolineare che il grado di acquisizione degli elementi di conoscenza di queste specifiche aree dell'*urbs*, conoscenza propedeutica all'elaborazione delle ipotesi progettuali, non è stato omogeneo. Pertanto, mentre in alcuni casi le proposte potrebbero ritenersi, con buona approssimazione, esaustive, per altri l'approfondimento potrà determinare anche significative modifiche.

*5.1 Centro storico Sud (AAPU n.1)*

*5.1.1 Descrizione*

La stratificazione storica, tipologica e morfologica che riscontriamo nel Centro Antico di Salerno è caratteristica comune alla gran parte dei Centri Storici delle città italiane. Essi generalmente hanno il primo impianto significativo e documentabile in età greca o romana con la prima definizione degli assi viari principali e degli schemi tipologici che sono generalmente ancora leggibili nella struttura urbanistica ed edilizia esistente.

A Salerno, per la vicinanza di ricchissimi giacimenti di spoglio, le tracce del passato più remoto sono forse ancora più evidenti a causa della diffusissima utilizzazione di colonne greche e romane specialmente nelle costruzioni di impianto successivo a quello classico.

A Salerno, come in gran parte delle città dell'Italia meridionale, che non hanno vissuto la stagione dei Comuni e delle Signorie, sono assenti le grandi piazze ed in genere gli spazi aperti di ampio e significativo respiro.

La struttura urbanistica è stata invece storicamente caratterizzata dall'edilizia residenziale, dalle grandi strutture e dalla presenza delle grandi corti principesche. Il conservare, pur se confuso e nascosto nell'edilizia comune, la memoria dell'epoca in cui Salerno fu prima capitale di un vasto ed importante principato

longobardo, poi centro importantissimo della dominazione romana nell'Italia Meridionale oltre che sede della più importante università dedicata all'insegnamento dell'arte medica, determina per questo Centro Storico, che può senz'altro essere definito minore, un fascino particolare.

Mentre in genere sono chiaramente leggibili i resti delle strutture conventuali più significative, le importanti corti principesche sono state con il tempo assorbite e trasformate dalla struttura residenziale tanto da essere ora difficilmente individuabili anche come perimetrazione e da rendere praticamente impossibile un loro recupero o una loro valorizzazione.

Ciò che rende peculiare il Centro Antico di Salerno è, infine, la sua posizione geografica ed il rapporto con la città moderna la cui posizione è stata dallo stesso Centro Storico determinata. Il Centro Antico sorge costretto tra il monte Bonadies, relativamente acclive, ed il mare; sul lato ovest è limitato da valloni e da altri notevoli limiti orografici, mentre il lato orientale è decisamente pianeggiante e termina in fondo alla pianura di Paestum. Ciò ha fatto sì che lo sviluppo della città moderna, dopo l'espansione della fine del secolo scorso verso gli ultimi terreni pianeggianti ad occidente (che ora di fatto costituiscono parte integrante del Centro Storico), non è avvenuto lasciando al Centro Storico una posizione baricentrica, ma anzi, ne ha determinato una marginalizzazione e ne ha accentuato una tendenza all'abbandono e al rifiuto. Questo processo di marginalizzazione ha permesso però di limitare gli interventi di sostituzione diffusa, che hanno fortemente snaturato i Centri Storici di altre città italiane e particolarmente delle città meridionali. Queste, nel secondo dopoguerra, hanno avuto forti processi di crescita urbana in seguito ai fenomeni migratori dalle campagne della provincia alla città e spesso, come nel caso di Salerno, anche da aree esterne alla regione. Nel periodo della più violenta crescita urbana il Centro Storico di Salerno si degrada con rapidità, i vecchi abitanti lo abbandonano. Prima i ceti medi urbani e poi i piccoli artigiani ed i commercianti che vedono cambiare il proprio rapporto con il quartiere, infine anche le classi più povere che hanno modificato di poco il loro status sociale con l'occupazione nel mondo industriale, decidono di lasciare le vecchie case e di cercare una migliore condizione abitativa nei palazzi moderni. L'abbandono fu accelerato dall'alluvione del 1954 e dalle iniziative di edilizia residenziale pubblica finanziate in seguito a questo evento e localizzate nell'area di Santa Margherita e Mariconda. Le case abbandonate non restano vuote, sono subito occupate dagli immigrati espulsi dalle campagne o attratti dal miraggio di inserimento nello sviluppo in atto. Si crea una situazione anomala per cui la parte più antica di Salerno è stata abitata per anni da coloro che hanno un rapporto meno ricco e significativo con la città, mentre per i salernitani il Centro Storico è individuato negli anni 50 e 60 come parte subalterna da un punto di vista funzionale e come segno del sottosviluppo piuttosto che come luogo delle memorie collettive e momento di identità storica della città. In tale periodo e fino al sisma del 1980 il Centro Storico svolge ancora una sua

funzione peculiare come sede di alcune strutture scolastiche, di istruzione superiore e ciò contribuisce ancora ad evitare una totale emarginazione dell'area.

L'esigenza di porre sul mercato un prodotto edilizio più qualificato per caratteristiche tipologiche e per dislocazione sulla città, derivante anche dalla impossibilità di reperire nuove aree libere appetibili da un punto di vista commerciale, durante gli anni 70, portò ad un recupero di interesse per il Centro Storico di Salerno. Tale interesse, che era prevalentemente riferito alle aree marginali più vicine alla costa si sovrappose a iniziative, che si possono definire di avanguardia all'interno del dibattito urbanistico che sull'argomento si andava sviluppando in tutta Italia, per il recupero del Centro Antico. Sulla spinta di quelle convinzioni ebbe avvio un primo intervento pilota che aveva come obiettivo il recupero di alloggi popolari nel comparto Fornelle del Centro Storico di Salerno. Tale intervento ha avuto un grandissimo significato come proposta politica, ma ha scontato le difficoltà e le lentezze tipiche delle procedure burocratiche. Mirando principalmente all'acquisizione e rifunzionalizzazione degli alloggi più degradati non ha modificato significativamente l'ambito strutturale e funzionale del Centro Storico. Basta ricordare, per indicare i limiti dell'operazione, che dalla fase di progettazione degli interventi a quella di consegna degli alloggi sono intercorsi oltre vent'anni.

Il sisma del 23 novembre 1980 ha determinato praticamente lo svuotamento totale del Centro Storico di Salerno. L'azione amministrativa che è stata più pronta alla costruzione di nuovi alloggi nelle aree periferiche che agli interventi nel Centro Storico ha favorito l'espulsione dei ceti più poveri e principalmente dei nuclei familiari che occupavano in fitto gli alloggi più degradati. Gli interventi di riparazione avviati con ritardo, quando l'espulsione dei ceti sociali originari era già avvenuta, stanno permettendo un ricambio notevolissimo degli abitanti del centro storico ed anche un discreto rinnovamento generazionale. La qualità degli interventi di recupero, finanziati dalla legge 219/81, è stata mediamente bassa. Ciò è imputabile principalmente alle deficienze del piano di recupero. Esso è stato, infatti, uno strumento insufficiente per la valorizzazione del precinto storico.

In particolare va rilevato:

a) la genericità della normativa del piano (che non incide puntualmente sui singoli immobili o sulle parti più importanti di essi) piuttosto che la tensione ad un processo reale di recupero degli immobili interessati;

b) la mancata individuazione delle nuove funzioni da allocare nei grandi contenitori vuoti o sottoutilizzati (nei casi in cui vengano fatte alcune scelte queste non sono supportate da una valutazione dei costi-benefici tanto che nulla è stato avviato nel processo di recupero di alcuni complessi che potrebbero essere volani dello sviluppo del Centro Storico);

c) l'eccessiva flessibilità ed ampiezza delle unità di intervento che hanno reso impossibile un'azione coordinata sull'esistente.

Il complesso insieme del "Centro Storico" è una delle aree con maggiore capacità di condizionare la totale trasformazione di Salerno. Ma, come abbiamo

visto, le sue particolari circostanze ed i problemi che presenta sono tanto complessi che sembra impossibile, per il momento, includere tutto il quartiere in un solo progetto urbanistico. Conviene, pertanto, stabilire ora due AAPU esplicitamente differenziate che, ricche di specificità, servono come prima esperienza e come punto di partenza per la trasformazione di tutto il quartiere. È molto probabile che nel corso degli studi per la redazione del PRG si decida di estendere la metodologia di queste due AAPU al resto del Centro Storico per giungere ad un documento unitario e preciso per tutto l'insieme.

La prima AAPU è la zona Sud del quartiere, che si espande come una lunga zona di influenza di via Roma e dell'intorno del Duomo. La seconda è la zona Nord, situata alle pendici della collina su cui è sito il Castello. Sono due aree che presentano caratteristiche formali e funzionali molto differenziate. Nella prima risalta la presenza confusa e disordinata di una intensa attività - sociale e commerciale - tanto tipica degli antichi centri urbani. La seconda, invece, è l'espressione quasi drammatica di un isolamento territoriale ed umano, racchiusa in un paesaggio caratterizzato dalla presenza massiccia di grandi organismi architettonici vuoti o con destinazioni d'uso improprie che determinano un grande degrado.

La AAPU che denomineremo Centro Storico Sud è delimitata dalle vie Porta Catena, Mercanti, Piazza Portanova, via Roma e piazza Matteo Luciani, più l'intorno del Duomo delimitato da via Duomo, via Romualdo Guarna, piazza Plebiscito, via Bastioni e via Antonio Genovesi. La sua superficie è di circa 10 Ha.

La cortina di via Roma è formata da una serie continua di edifici dalla diversa qualità architettonica ed in stato di conservazione e di uso poco omogeneo; ma, se non altro, delineano una cortina di una certa consistenza urbana. Nel resto dell'area il degrado degli edifici è, in generale, più palese, sebbene ne esistano molti di elevata qualità architettonica (monumenti religiosi, centri amministrativi, case un tempo di bella foggia ed oggi destinate ad usi provvisori e senza controllo) che conferiscono grande valore a tutto il quartiere. Tra questi edifici bisogna segnalare il Palazzo della Provincia, Palazzo Genovese, la Chiesa di San Giorgio, la Fontana di Largo Campo, il Duomo, il Seminario Diocesano, la Curia Arcivescovile, la Chiesa dell'Annunziata.

L'insieme di strade e di piazze che confluiscono nell'asse coincidente con via Mercanti costituisce uno scenario urbano di straordinaria bellezza. In particolare va ricordata l'area antistante il Duomo le cui qualità, purtroppo, non si possono apprezzare appieno a causa dei tanti elementi e circostanze che lo deturpano: il cattivo stato di conservazione della maggior parte degli edifici, gli impianti elettrici e telefonici che passano liberamente e disordinatamente tra le strade e le facciate penalizzando opere di elevata qualità architettonica, gli elementi di arredo urbano, di illuminazione, le insegne pubblicitarie, la scarsa igiene ambientale, il tracciato dei marciapiedi e il loro utilizzo disordinato.

Ma i due fattori più gravi sono il cattivo stato della pavimentazione ed il caos veicolare.



La pavimentazione, blocchi di basalto disposti a spiga, sembrerebbe quella originale; essa è comunque di singolare bellezza e dovrebbe conferire, se estesa a tutti gli ambiti, un carattere omogeneo all'intero Centro Storico. Purtroppo questa pavimentazione è stata trascurata in molte zone ed in alcuni punti è ricoperta da cemento o asfalto; quanto detto accresce considerevolmente l'aspetto di degrado generale di tutto il quartiere.

Il caos veicolare denuncia una situazione assurda ed inspiegabile. In queste strade e stradine di struttura medievale circolano auto e moto come se percorressero tracciati stradali ampi e moderni. Non è azzardato affermare che la circolazione pedonale in questa zona del Centro Storico è praticamente impossibile, il che costituisce una forma rapida di condanna ad una morte definitiva. Questo problema comune a tutti i Centri Storici delle città europee, ha raggiunto un caso limite a Salerno: questa città ha impiegato troppo tempo a prendere coscienza del problema e ad individuare una soluzione tempestiva. Da alcune settimane buona parte della zona è stata chiusa alla circolazione permanente di veicoli e sin d'ora si può riscontrare come l'aspetto e l'utilizzo urbano di alcune parti, come ad esempio quella circostante il Duomo, sia cambiata radicalmente.

Esiste un altro tema di importanza fondamentale, sebbene non sia possibile quantificarne esattamente la portata in mancanza di studi specifici: ci riferiamo alla struttura sociale ed economica dell'area. È lampante che in essa si riscontrano profondi squilibri, alcuni già indicati all'inizio di questo paragrafo. Bisogna considerare i pericoli della terziarizzazione, lo stato di decadenza di alcune antiche botteghe, la marginalizzazione degli abitanti, la creazione di sacche di emarginazione etnica o economica, la capacità di offerta moderna di abitazioni e di attività, etc.

### *5.1.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma*

La vocazione urbana fondamentale di quest'area è quella di recuperare appieno il suo triplice carattere: essere, insieme al resto del Centro Storico, testimonianza dell'identità di Salerno, radicata nella sua storia e nella sua attività più vitale; essere un nucleo di attività urbane di buona qualità in cui si amalgamino le funzioni rappresentative e le attività commerciali moderne; essere un nucleo residenziale confortevole, igienico e moderno senza perdere il suo attuale carattere, ed evitando una terziarizzazione dilagante.

Il programma da sviluppare si può perfettamente suddividere in diversi interventi autonomi e compatibili tra loro. Il miglioramento della pavimentazione e delle facciate, la modifica radicale delle reti aeree di alimentazione, il miglioramento dell'arredo urbano, della manutenzione degli spazi pubblici, sono tutti temi che si possono affrontare con progetti settoriali di applicazione immediata. Il rinnovamento della qualità e dell'utilizzo sociale degli edifici e

l'eliminazione parziale della circolazione stradale sono altri obiettivi fondamentali, che richiederanno di sicuro studi preliminari la cui realizzazione è comunque non immediata essendo subordinata a studi specifici.

Infine, l'obiettivo primario dovrà essere il recupero di certi equilibri sociali ed economici interni. Sembra fuori dubbio che la previsione dell'insediamento di strutture che siano in grado di offrire un ventaglio ampio di ricettività turistica possa essere perfettamente compatibile e ancorché auspicabile per la vocazione di quest'area, prevedendo alberghi ad alto livello qualitativo fino a strutture ricettive rivolte ad un'utenza giovanile. Questa può essere un'operazione a lunga scadenza, che non esclude, tuttavia, alcune misure urgenti tese ad evitare un maggiore degrado.

### *5.1.3 Antecedenti urbanistici*

a) Gli strumenti urbanistici vigenti per questa AAPU sono:

1. La variante al PRG che la include tra le zone omogenee di tipo "A", regolate dalla normativa che segue:

#### Zona A

Art. 6 - Nelle zone omogenee A, non comprese nei Piani di recupero, sono ammessi soltanto interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di cui alle lettere a) e b) dell'art. 31 della legge 5.8.1978, n. 457.

Solo per gli edifici danneggiati dal sisma, per i quali risulta presentata – nei termini di legge – istanza corredata di progetto per la rifusione del danno, sono ammessi anche interventi di risanamento conservativo o di ristrutturazione edilizia di cui alle lettere c) e d) del precitato art. 31.

Gli interventi di ristrutturazione edilizia devono essere realizzati nel rispetto dei volumi preesistenti. Le distanze fra gli edifici non devono essere inferiori a quelli intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti, computati senza tener conto di costruzioni aggiuntive di epoca recente e prive di valore storico, artistico o ambientale. Le altezze non devono superare quelle degli edifici preesistenti, computate senza tener conto di soprastrutture o sopraelevazioni aggiunte alle antiche strutture. In nessun caso possono superare quella degli edifici circostanti di carattere storico-artistico.

Tutte le aree attualmente libere ricadenti nelle zone omogenee "A", anche se comprese nei piani di recupero, a servizio o pertinenze (cortili, giardini e comunque spazi liberi a qualsiasi uso destinati) di fabbricati o gruppi di fabbricati sono assolutamente inedificabili anche in sede di recupero, ristrutturazione o ricostruzione di manufatti esistenti.

2. Il Piano di Recupero n°2 che prevede le categorie d'intervento A, B, C1, C2, D1, D2, E1, E2, le cui normative sono riportate nel relativo Studio di Base.

b) Opere pubbliche in fase di esecuzione:

– restauro di palazzo Genovese;

c) Opere private con valenza pubblica in fase di esecuzione:

– interventi di manutenzione su alcune facciate di edifici;

- ricostruzione dell'edificio in via Mazza;
- interventi sull'edificio sede del museo Diocesano.

#### *5.1.4 Ipotesi di progetto*

a) Attuazione del processo di pedonalizzazione ed eliminazione della circolazione stradale in eccesso.

Bisognerà sicuramente definire un percorso interno all'intero Centro Storico quasi parallelo a via Roma in cui venga consentita una circolazione controllata e volutamente difficile, perché non si trasformi in un elemento anti-urbano. Si dovrà individuare un collegamento tra questo percorso e via Roma, magari connesso con qualche zona transitabile esterna al quartiere. La rimanente parte dovrà essere un'area quasi esclusivamente pedonale, con transito consentito soltanto ai veicoli di servizio e di trasporto merci ed in fasce orarie limitate. Questa trasformazione radicale dovrà essere realizzata molto attentamente e per gradi, affinché l'area non manchi di funzionalità. Ed inoltre, non potrà essere portata a termine fino a quando non si risolveranno, parallelamente, altri problemi, come quello dei parcheggi.

b) Parcheggi.

Per conservare o migliorare l'equilibrio sociale ed economico dell'area bisognerà prevedere nelle adiacenze un sistema minimo di parcheggi. Non si può garantire vitalità propria ad un quartiere se non si prevede, anche se soltanto ai suoi margini, un sistema di accessi ben precisi con possibilità di parcheggio. Poiché è chiaro che all'interno dell'area non ci sono spazi per i parcheggi, né percorsi transitabili sufficienti per accedervi, sarà preferibile ricercare la soluzione utilizzando a tal scopo le aree libere nelle zone di Santa Teresa-Villa Comunale e del Lungomare Trieste.

c) Miglioramento dello scenario urbano.

Probabilmente il primo progetto da realizzare dovrà essere quello di piazza Alfano I, comprensivo anche dell'area, da restituire all'uso pubblico, antistante l'Arcivescovado.

Bisognerà realizzare interventi non a carattere monofunzionale (pubblica illuminazione, pavimentazione, arredo urbano, etc.), ma, seppure relativi ad aree limitate, che riguardino tutti gli aspetti caratterizzanti lo spazio urbano. Con interventi successivi, si potranno ricomporre le singole parti.

Per realizzare quest'opera si potranno utilizzare alcuni degli strumenti già sperimentati con successo in altre città, come ad esempio a Barcellona.

Nel corso della redazione di questo Documento Programmatico è stata organizzato un incontro a carattere informativo tra un gruppo di responsabili dell'Amministrazione di Salerno e i responsabili dei seguenti organismi barcellonesi:

*Promoció de Ciutat Vella S.A.* (Promozione del Centro Storico), *Barcelona posa't Guapa* (Barcellona fatti bella), *Societat Municipal d'Aparcaments* (Società Municipale Parcheggi) e *Departament de Projectes Urbans del Ajuntament de Barcelona* (Dipartimento Progetti Urbani del Comune di Barcellona).

Queste strutture hanno maturato esperienze che, con i dovuti adattamenti, possono essere un utile riferimento anche per la realtà salernitana.

d) Politica delle abitazioni.

Una volta definite le necessità in questo ambito, bisognerà formulare delle proposte di ristrutturazione e di nuova costruzione, in cui si dovrà tener presente, al contempo, il mantenimento del carattere dell'area e le moderne esigenze di igiene e comfort. Probabilmente questo programma di politica delle abitazioni non si può affrontare isolatamente nella AAPU in questione, bensì nell'ambito generale di tutto il Centro Storico.

## 5.2 Centro storico Nord (AAPU n.2)

### 5.2.1 Descrizione

I limiti di quest'area non possono essere determinati esattamente da confini precisi. In realtà, ciò che la definisce è la presenza e l'influenza di alcuni grandi edifici di imponente volume, quasi tutti semplici contenitori vuoti, di qualità architettonica ineguale con elementi storicamente e artisticamente rilevanti. Con la loro imponente presenza volumetrica caratterizzano e configurano il paesaggio della Collina del Castello. Il loro uso non può che essere, data la tipologia, di tipo collettivo. Nel nucleo centrale sono contenute le antiche carceri maschile e femminile e il palazzo di S. Massimo; nelle immediate vicinanze hanno anche molta importanza i conventi di San Nicola della Palma e di San Lorenzo, entrambi in corso di restauro; non meno rilevanti appaiono il convento di Santa Maddalena, convertito nel Convitto Nazionale T. Tasso, i conventi di Santa Sofia e Santa Maria delle Grazie e i palazzi Copeta, Ruggi d'Aragona e Conforti.

Ad ogni modo, in prima approssimazione, si possono individuare come confini di questa area le vie Salvatore de' Renzi, Risorgimento, Trotula De Ruggero ed il Convitto Nazionale T. Tasso.

Il nucleo ha una superficie di circa 2,75 Ha. È molto probabile che, facendo uno studio approfondito, bisognerà ampliare questi limiti o, almeno, proporre suggerimenti sul rinnovamento dell'area circostante direttamente influenzata dal progetto del nucleo centrale. La superficie totale del nucleo e l'area circostante da essa influenzabile è di circa 9 Ha.

Oltre ai grandi contenitori indicati, nell'area vi sono altre edificazioni minori, alcune abbandonate ed altre destinate ad abitazioni; queste ultime presentano indistintamente condizioni di salubrità molto basse e patologie edilizie molto gravi. Abbondano, tra l'altro, molti ruderi in intenso processo di degrado con evidente pericolo di crolli imprevisti.

Tutta l'area occupa il versante sud della collina del Castello, e presenta una pendenza molto accentuata che, in alcuni punti, raggiunge il 50%. Questa situazione orografica è causa di uno dei problemi più importanti dell'area: il difficile o quasi impossibile accesso e l'incomunicabilità dell'area stessa con la parte sud del Centro Storico in cui si concentrano le vere e proprie attività urbane. Tra il Lungomare e la via Salvatore de' Renzi c'è una differenza di quota di circa 70 metri. La rete viaria è un'intricata matassa di strade e stradine dalla grande pendenza, molte delle quali con lunghe rampe di scale – un paesaggio particolare e pittoresco, bello e simbolico ma che comporta tanti problemi fisici e sociali – da poter percorrere soltanto a piedi e, spesso, con gravi disagi. L'accesso in automobile avviene dalla zona nord, servendosi delle vie Risorgimento e de' Renzi che sfruttano l'andamento delle curve di livello.

In pratica non vi è nessuno spazio libero né tantomeno alcun impianto che dia vita al quartiere. Vi sono però, sebbene gravemente danneggiati o abbandonati e, per di più, inaccessibili, molti spazi inutilizzati, cortili o chiostri ben fatti all'interno dei ruderi di alcuni grandi contenitori.

Nell'insieme si tratta di un'area molto interessante ma dalle grandi contraddizioni: una qualità paesaggistica evidente, un panorama splendido sulla città e sul golfo, valide testimonianze storiche – architettoniche e urbanistiche – soprattutto in chiave pittoresca, edifici eccellenti non utilizzati ed in progressivo degrado, un insieme di abitazioni diroccate e malsane, molti ruderi pubblici e privati, una difficoltà di accesso ed un dannoso isolamento dal cuore della città nonostante la sua vicinanza, un insieme di abitazioni umanamente inaccettabili.

### *5.2.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma*

È superfluo sottolineare l'importanza urbana di quest'area, sia per la sua posizione strategica, sia per gli elementi riutilizzabili che possiede. È ugualmente superfluo sottolineare il grave stato di degrado fisico e sociale in cui versa. Di conseguenza non c'è dubbio che è una delle aree cui bisogna dedicare un progetto urbano i cui risultati potranno essere davvero decisivi per la pianificazione generale di Salerno.

La vocazione urbana dell'area si basa sulle seguenti considerazioni:

a) Il riuso dei grandi contenitori.

Al momento non esiste alcuna idea precisa sulle funzioni che bisognerà attribuire a questi edifici e, finché non si prenderanno decisioni in merito, sarà difficile affrontare il problema generale dell'area. Senza obiettivi funzionali concreti, questi edifici finiranno col degradarsi o spariranno addirittura. Sicuramente non è facile individuare tante destinazioni d'uso adeguate, soprattutto in un contesto come Salerno in cui si è già caduti nella tentazione, peraltro molto ricorrente, di situare servizi di grande importanza per la città in periferie non urbanizzate – ad esempio l'Università ed il Centro Interregionale del

Ministero delle Finanze –. Al contrario, è assente una politica di ricostruzione e rivitalizzazione mirante ad utilizzare la parte consolidata della città. Anche le funzioni giudiziarie sono in fase di espulsione dalla zona centrale secondo una scelta assai discutibile.

Ma a partire da questo momento, nel programmare nuovi impianti a livello di quartiere, di città e di provincia, bisognerà considerare questi vecchi edifici. Inoltre non è da sottovalutare che anche quando si dispone di un programma di destinazioni d'uso bisognerà sacrificare alcune parti di questi contenitori: quelle che possiedono minore qualità o rappresentatività storica o paesaggistica, o quelle la cui scomparsa potrà determinare un miglioramento fisico sostanziale dell'area circostante. Questo programma funzionale può essere molto variegato ed elastico e comprendere centri scolastici, istituzioni culturali e amministrative, spazi ludici e per il tempo libero e, in alcuni casi particolari, perfino unità residenziali. Ma se in un arco di tempo ragionevole non si perviene ad un programma ben articolato di destinazioni d'uso, bisognerà procedere, inevitabilmente, ad ulteriori demolizioni per evitare la morte definitiva dell'intorno.

b) La creazione di un sistema di accesso per la circolazione stradale e quella pedonale.

Per l'una e per l'altra si presentano seri problemi che bisognerà risolvere radicalmente. È evidente che bisogna dare priorità ai pedoni e fornire loro un collegamento agevole con la zona sud del Centro Storico ed è probabile che, a tal fine, bisognerà introdurre sistemi meccanici dal momento che le pendenze molto accentuate, i lunghi itinerari a zig-zag o le scalinate costituiscono barriere quasi insormontabili materialmente e, soprattutto, psicologicamente. Per quanto riguarda la circolazione stradale bisognerà migliorare e riorganizzare quella attuale, considerando soprattutto due fattori: i punti di contatto con la città ed i parcheggi. Se il sistema pedonale sarà reso agevole, questi parcheggi potranno essere molto utili anche per certi settori della zona sud. Sicuramente uno dei parcheggi possibili è quello situabile nell'area libera a monte di via de' Renzi, tra il convento di San Lorenzo e l'ex-carcere femminile.

c) Ricostruzione del tessuto urbano.

Con l'occupazione di tutti i contenitori monumentali o di parte di essi e con la creazione di una rete viaria, non si risolveranno i problemi di quest'area né essa potrà svolgere il ruolo trainante per la trasformazione di tutta la zona circostante. È fondamentale, inoltre, e quasi prioritario, far sviluppare positivamente tutto il tessuto urbano recuperandone la qualità delle abitazioni, degli spazi liberi di carattere collettivo e delle attrezzature sociali, educative e culturali.

Senza questa trasformazione il quartiere non acquisterà una nuova vita e diverrà, al massimo, uno scenario artificiale senza troppe conseguenze positive per i salernitani.

### *5.2.3 Antecedenti urbanistici*

a) Gli strumenti urbanistici vigenti per questa AAPU sono:

1. La variante al PRG che la include nelle zone omogenee di tipo “A” secondo la normativa che segue:

Zona A

Art. 6 – Nelle zone omogenee A, non comprese nei Piani di recupero, sono ammessi soltanto interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di cui alle lettere a) e b) dell’art. 31

della legge 5.8.1978, n. 457. Solo per gli edifici danneggiati dal sisma, per i quali risulta presentata – nei termini di legge – istanza corredata di progetto per la rifusione del danno, sono ammessi anche interventi di risanamento conservativo o di ristrutturazione edilizia di cui alle lettere c) e d) del precitato art. 31. Gli interventi di ristrutturazione edilizia devono essere realizzati nel rispetto dei volumi preesistenti.

Le distanze fra gli edifici non devono essere inferiori a quelli intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti, computati senza tener conto di costruzioni aggiuntive di epoca recente e prive di valore storico, artistico o ambientale.

Le altezze non devono superare quelle degli edifici preesistenti, computate senza tener conto di soprastrutture o sopraelevazioni aggiunte alle antiche strutture. In nessun caso possono superare quella degli edifici circostanti di carattere storico-artistico.

Tutte le aree attualmente libere ricadenti nelle zone omogenee “A”, anche se comprese nei piani di recupero, a servizio o pertinenze (cortili, giardini e comunque spazi liberi a qualsiasi uso destinati) di fabbricati o gruppi di fabbricati sono assolutamente inedificabili anche in sede di recupero, ristrutturazione o ricostruzione di manufatti esistenti.

2. I Piani di Recupero n°2 e n°3 che prevedono le categorie d’intervento A, B, C1, C2, E2, le cui normative sono contenute nel relativo Studio di Base.

b) Opere private con valenza pubblica in fase di esecuzione:

– interventi di manutenzione su alcune facciate di edifici.

### *5.2.4 Ipotesi di progetto*

Il progetto urbanistico di questa area è sicuramente un tema che ben si adatta ad essere affrontato con un concorso internazionale di architettura, in quanto la soluzione finale non può risultare da un processo strettamente lineare che, partendo da scelte funzionali pervenga ad una definizione formale ed urbanistica. Sarebbe opportuno che le proposte creative di un gruppo di architetti dessero lo spunto ai politici e agli amministratori per aprire un dialogo, in modo che tutto il processo di rigenerazione del Centro Storico divenga oggetto di un dibattito. Inoltre, questo concorso – che può essere bandito relativamente presto – aprirebbe subito il dibattito sul Centro Storico di Salerno alla cultura internazionale e favorirebbe la fiducia dei cittadini e dei tecnici negli interventi di ristrutturazione generale.

Questo concorso si potrebbe organizzare seguendo tale iter:

- a) nominare un direttore tecnico del concorso che dovrebbe essere il responsabile organizzativo di tutta l'operazione;
- b) il Comune dovrebbe pubblicare un bando di concorso internazionale di idee – espressamente diretto a professionisti qualificati – con una sintesi molto sommaria del tema e con la spiegazione di tutto il procedimento da seguire;
- c) in questa fase i concorrenti dovrebbero presentare soltanto un curriculum, con riferimenti specifici a realizzazioni similari, una descrizione dei mezzi tecnici e professionali di cui dispongono e una breve relazione che illustri le proprie idee generali sulla riqualificazione di un quartiere storico degradato;
- d) una commissione esaminatrice di provata competenza scientifica dovrebbe scegliere tra i concorrenti, un minimo di 5 ed un massimo di 10 professionisti che risultino più meritevoli per svolgere tale incarico;
- e) bisognerebbe convocare i selezionati per la seconda fase del concorso e fornir loro idee più precise con un programma più dettagliato e con le specificazioni adeguate, ma lasciando comunque alcuni temi sufficientemente aperti. Nel corso di questi studi si potrebbero promuovere alcuni seminari nei quali i concorrenti ed i rappresentanti tecnici del Comune e dell'Ufficio di Piano dovrebbero approfondire i temi e fornire chiarimenti;
- f) la stessa commissione esaminatrice dovrebbe concedere uno o vari premi tra i partecipanti alla seconda fase, dopo un colloquio con ognuno di loro;
- g) il Comune non dovrebbe essere obbligato a commissionare il piano o il progetto definitivo al premiato, ma, qualora il caso lo richiedesse, sarebbe opportuno che glielo commissionasse o che l'autore premiato venisse integrato nell'operazione.

### *5.3 Santa Teresa - Villa Comunale (AAPU n.3)*

#### *5.3.1 Descrizione*

I limiti di quest'area sono: via Roma, via Indipendenza, piazza Francesco Alario, via Benedetto Croce, via Porto, limite della zona portuale, la cortina edilizia sul mare, via Porta di Mare. La superficie è di circa 23,4 Ha.

È un nucleo molto importante perché costituisce il punto di contatto tra il Centro Storico, la spiaggia ed il porto. La sua evoluzione storica è molto indicativa. Si ritiene opportuno riportare di seguito alcuni cenni storici tratti da testi di salernitani. In questa area

«[...] nella seconda metà del 1600, con l'aiuto dell'arcivescovo Álvarez, si fondò il convento dei Padri Carmelitani Scalzi di S. Teresa, accanto ad una preesistente chiesa di Santa Maria di Porto Salvo [...]. Dalla chiesa che prese il nome di Santa Teresa e dal Monastero dei Teresiani Scalzi derivò il nome alla vicina spiaggia, nome che ancora oggi è vivo nel popolo salernitano. Soppresso il Monastero, nell'antica chiesa si trasferì con la sua congrega, nel 1849, il culto di S. Anna, molto vivo tra i marinai ed i pescatori di Salerno, e



così la chiesa assunse la nuova denominazione di S. Anna al Porto, nome che conserva tuttora»<sup>5</sup>.

La zona di S. Teresa ha sempre rivestito un ruolo di notevole interesse urbanistico per l'intera città di Salerno, pur non essendo compresa nella vecchia cinta muraria. Nel 1800, Salerno iniziò la sua espansione verso il mare e, di conseguenza, furono demolite le vecchie mura. Si dette quindi inizio a grandi progetti di trasformazione urbana: rifacimento della banchina, ormai danneggiata, sistemazione del porto ed ampliamento della città lungo la spiaggia. Contemporaneamente si iniziò la costruzione del Teatro Verdi e della Villa Comunale; altri progetti interessarono invece la via Marina.

I lavori per la costruzione del lungomare, invece, non erano ancora iniziati e la spiaggia di S. Teresa presentava un'estensione maggiore di quella attuale. Tale area era la più rappresentativa della città e nei giorni festivi la vita sociale vi si svolgeva intensamente. Infatti, nel 1909, fu inaugurata la stazione tranviaria, con l'apertura del primo tratto Teatro Verdi-Ferrovia. Successivamente alla I Guerra Mondiale, l'attività edilizia ed urbanistica fu tale da produrre significative trasformazioni della città, ed in modo particolare di questa zona. Si costruirono il Municipio e la casa Littoria (oggi Prefettura).

A causa dei lavori della via Lungomare, poi, l'arenile di S. Teresa assunse l'attuale conformazione.

L'odierna configurazione del porto commerciale, invece, deriva dal primo impianto che fu fatto costruire intorno al XIII sec. dal re Manfredi, anche se si hanno notizie di un piccolo porto esistente già in epoca longobarda (VII sec.). Dopo l'intervento voluto dal re Manfredi, vi furono ulteriori lavori sotto il regno di Roberto d'Angiò. Successivamente vi fu un periodo di decadenza per tutta la città ed anche il porto cadde in disuso fino a quando, nel 1752, Carlo III di Borbone fece costruire una piccola muraglia ed una nuova banchina che, unendosi all'estremità occidentale della spiaggia, costituì l'inizio dell'attuale molo Manfredi. I lavori sono poi continuati, anche se con varie interruzioni, negli anni successivi e si sono conclusi pochi anni fa con la realizzazione dell'attuale bacino che ha compromesso irreversibilmente aree di grande pregio ambientale e paesaggistico ed ha rotto equilibri sociali.

Vi è una serie di edifici importanti e rappresentativi, tra i quali bisogna enumerare il Teatro Verdi, l'ex casa del Combattente, la Prefettura, la Scuola Barra, il Palazzo di Città ed il Palazzo Natella. La cortina di via Roma ha una certa coerenza e definisce in modo adeguato e continuo il carattere urbano dell'area. Gli edifici della zona vicina al porto e alla spiaggia sono in gran parte obsoleti, degradati o destinati ad una trasformazione radicale. È facile prevedere, per questa AAPU, ristrutturazioni urbanistiche con demolizioni. Per quest'area bisognerà sicuramente tener conto del posizionamento del *Jolly Hotel* che è

---

<sup>5</sup> A. SPARANO, *Salerno ieri*, Ed. Salerno, pagg. 59 e ss.

collocato in modo o da risultare l'inizio del lungomare Trieste o da essere un forte ostacolo per il prolungamento della passeggiata a mare verso il molo Manfredi.

Gli spazi pubblici sono numerosi ed in genere molto rappresentativi. Quello di maggior importanza è la Villa Comunale, un giardino che è il risultato di un intervento urbano del 1860-70 e che contiene piante secolari. Occupa una superficie di 15.400 m<sup>2</sup>, sulla quale prospettano le facciate del Teatro Verdi, della Prefettura e della Scuola Barra.

La piazza G. Amendola ed il suo prolungamento ad ovest è uno spazio con qualche aiuola destinato prevalentemente alla circolazione ed al parcheggio per soste di breve durata.

La spiaggia di Santa Teresa è effettivamente la spiaggia di tutta la Città Storica e, pertanto, è lo sbocco al mare più immediato e storicamente meglio consolidato. Come già detto, l'aspetto della spiaggia subì un forte cambiamento in negativo quando si costruì il Lungomare Trieste, che mutilò ed interruppe la continuità lineare della spiaggia verso Est. Un altro grave elemento di interruzione fu la costruzione del Parco Giochi, nella stessa zona litorale, la cui utilità sociale non giustifica l'annullamento di tanta superficie di spiaggia.

La circolazione veicolare avviene essenzialmente sugli unici due assi di circolazione longitudinale di una certa dimensione vicini alla linea costiera e che costeggiano entrambi i lati della Villa Comunale: via Lungomare Trieste e via Roma ed i rispettivi prolungamenti (via Sabatini e via Indipendenza-Piazza Francesco Alario). Questa situazione provoca un'evidente intensità di traffico e di attività, cui si aggiunge la caotica situazione dei parcheggi in superficie, che sono non solo a servizio dell'area di Santa Teresa e dell'area circostante la Villa Comunale, ma anche a servizio della parte bassa del Centro Storico. Questo è uno dei problemi più evidenti della zona.

La linea ferroviaria, che segue un andamento rettilineo rispetto al Lungomare Trieste, costituisce, inoltre, un grave intralcio nei pressi del porto, nel settore di S. Teresa.

Per quanto riguarda la morfologia è importante riconoscere l'area come aggregazione di due sub-aree di carattere molto diverso: quella situata a Nord della via Porto e del suo naturale prolungamento e quella situata vicino alla spiaggia di Santa Teresa. La prima ha un carattere urbano da difendere, migliorandolo nella misura in cui è possibile, la seconda, invece, è un autentico sobborgo vicino al centro della città da trasformare radicalmente.

### *5.3.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma*

Per la riconquista dell'identità di Salerno e per il suo ridisegno, quest'area è sicuramente di grande importanza visto che rappresenta un ambito urbano molto significativo per i suoi spazi e per le istituzioni che ospita, per la presenza del Palazzo di Città e per l'architettura tutto sommato degna del Lungomare Trieste e

per l'“espansione” naturale del Centro Storico. A ciò si aggiunga che la zona di Santa Teresa è un grande spazio vicino al porto e alla spiaggia, occupato da costruzioni obsolete che possono essere eliminate o trasformate e, quindi, rese omogenee con il carattere rappresentativo dell'area circostante la Villa Comunale. La vocazione urbana di quest'area è quella di essere l'inizio significativo del Lungomare Trieste, l'accesso alla spiaggia ed al porto ed il principale nodo della circolazione e delle attività di questo settore occidentale della città. Quest'area deve aprire decisamente la Salerno vecchia al mare.

I termini programmatici più importanti sono i seguenti:

a) Le due sub-aree devono essere rese omogenee l'una all'altra per costituire un insieme unitario, pur nel rispetto delle destinazioni d'uso: quella rappresentativa a carattere monumentale e quella prevalentemente marina.

b) Devono essere ridotti al minimo i parcheggi in superficie e quindi bisognerà costruire parcheggi sotterranei in entrambe le sub-aree. Nella sub-area Nord sembra utilizzabile a tal fine solo piazza Giovanni Amendola e lo spazio retrostante la Prefettura, che ha una possibilità di ampliamento verso Ovest e verso Est. Nella sub-area Sud e nel suo sottosuolo nuovi tracciati viari potranno risolvere più facilmente il problema.

c) Bisogna studiare un inizio del Lungomare Trieste più degno e più efficace di quello attuale. La soluzione migliore sarebbe che si estendesse il percorso sia pedonale che carrabile fino a raggiungere Molo Manfredi; così si migliorerebbe sia fisicamente che psicologicamente il rapporto tra la città ed il vecchio porto nella zona più facilmente ridisegnabile dal punto di vista urbano. Un'ampia parte di questo molo orientale potrebbe diventare uno spazio aperto di uso pubblico, in modo da intensificare anche il rapporto visivo con il mare aperto.

d) Per la ricostruzione urbana della zona Sud bisognerà demolire la maggior parte dei vecchi capannoni del porto. Sarebbe conveniente uno studio preliminare particolareggiato per poter conservare quelli che, senza disturbare il nuovo disegno urbano, presentano una certa qualità architettonica o si prestano a usi ritenuti adeguati.

e) Un'operazione certa da realizzare immediatamente è la soppressione del Parco Giochi per ampliare la spiaggia e riportarla al suo stato naturale. I giochi per bambini lì situati troverebbero una migliore collocazione nei giardini che sicuramente risulteranno dal ridisegno del Lungomare Trieste. Uno degli obiettivi più importanti è quello di ottenere un'alta qualità della spiaggia ed una sua maggiore ampiezza.

f) Sarebbe davvero positivo eliminare la strada ferrata del porto, sostituendola con altri sistemi di trasporto come è stato fatto in tutte le città che si erano proposte di recuperare il loro rapporto con il mare e con il porto. Ma se la cosa non dovesse essere possibile, bisognerebbe studiare un nuovo tracciato che non interrompa la continuità dell'intero settore.

g) Tra i diversi suggerimenti considerati per quest'area vi è la costruzione di una stazione di autobus. Per dare un giudizio su questo suggerimento bisognerà

affrontare il tema rapportandolo a tutta la città, non solo per decidere dove sarebbe conveniente ubicarla, ma anche per considerare l'influenza che avrebbe sui flussi di traffico.

### 5.3.3 Antecedenti urbanistici

La variante al PRG nella sub-zona sud ha già riservato una grande area destinata a «Spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico, a parcheggi, a servizi pubblici o attrezzature pubbliche di interesse generale», che, sebbene forse non si adatti del tutto alle proposte definitive del progetto urbanistico, facilita gli obiettivi prefissi. Le operazioni da realizzare nella sub-zona nord non entrano in contraddizione con la Variante al PRG perché consistono fondamentalmente nel riurbanizzare e conferire dignità allo spazio pubblico già esistente.

a) Gli strumenti urbanistici vigenti per questa AAPU sono:

1. La variante al PRG che la include tra le zone omogenee di tipo "A" e "D" regolate dalla normativa che segue:

#### Zona A

Art. 6 – Nelle zone omogenee A, non comprese nei Piani di recupero, sono ammessi soltanto interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di cui alle lettere a) e b) dell'art. 31 della legge 5.8.1978, n. 457.

Solo per gli edifici danneggiati dal sisma, per i quali risulta presentata – nei termini di legge – istanza corredata di progetto per la rifusione del danno, sono ammessi anche interventi di risanamento conservativo o di ristrutturazione edilizia di cui alle lettere c) e d) del precitato art. 31. Gli interventi di ristrutturazione edilizia devono essere realizzati nel rispetto dei volumi preesistenti. Le distanze fra gli edifici non devono essere inferiori a quelli intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti, computati senza tener conto di costruzioni aggiuntive di epoca recente e prive di valore storico, artistico o ambientale.

Le altezze non devono superare quelle degli edifici preesistenti, computate senza tener conto di soprastrutture o sopraelevazioni aggiunte alle antiche strutture. In nessun caso possono superare quella degli edifici circostanti di carattere storico-artistico.

Tutte le aree attualmente libere ricadenti nelle zone omogenee "A", anche se comprese nei piani di recupero, a servizio o pertinenze (cortili, giardini e comunque spazi liberi a qualsiasi uso destinati) di fabbricati o gruppi di fabbricati sono assolutamente inedificabili anche in sede di recupero, ristrutturazione o ricostruzione di manufatti esistenti.

Zona 10/D Art. 9 - Per la zona 10/D - Area portuale - si applicano le norme del Piano Regolatore del Porto.

2. Il Piano di Recupero n°24 che prevede le categorie d'intervento C1 e C2 le cui normative sono riportate nel relativo *Studio di Base*.

3. Il programma urbano parcheggi riportato nel relativo grafico allegato allo *Studio di Base*;

4. Variante al piano per le aree portuali.

b) Opere pubbliche in fase di esecuzione:

– ultimazione del restauro del Teatro G. Verdi.

c) Opere private con valenza pubblica in fase di esecuzione:

– interventi di manutenzione su alcune facciate di edifici.

#### *5.3.4 Ipotesi di progetto*

Per stabilire un progetto urbanistico in quest'area, bisognerà prima fare degli studi: recuperare dati precisi sulla situazione attuale e sulla previsione futura dei flussi circolatori; quantificare i parcheggi necessari; studiare le condizioni marittime in relazione al mantenimento e all'ampliamento della spiaggia; analizzare a livello metropolitano l'ipotesi di una stazione terminale di autobus; individuare delle possibili nuove funzioni da stabilire nei diversi settori.

È difficile avanzare una proposta del tutto concreta perché soltanto questi studi preliminari permetteranno la sua definizione. Al momento ci sono solo elementi dei quali si può essere relativamente sicuri: l'eliminazione del Parco Giochi e l'ubicazione dei parcheggi sotterranei nella sub-area Nord.

Nel complesso di tutta l'operazione bisogna tenere ben presente il programma di finanziamento. La costruzione dei parcheggi e la possibilità di edificazione realizzabili nella sub-area Sud possono favorire la partecipazione economica di imprese private.

### *5.4 Lungomare Trieste (AAPU n.4)*

#### *5.4.1 Descrizione*

Quest'area comprende il tratto del Lungomare Trieste da via Porta di Mare, dove termina la AAPU Santa Teresa-Villa Comunale, fino a via Arturo De Felice, dove inizia la AAPU piazza della Concordia-Porto turistico con una profondità che va dalla linea del mare a via Roma e a corso Garibaldi inclusi. La sua superficie è di circa 9,4 Ha.

L'attuale via Roma, diversi secoli fa, non esisteva ancora. Al suo posto vi era un arenile che giungeva fin sotto la cinta muraria ed è proprio qui che venne formandosi un percorso esterno alla città a servizio dell'abitato verso il mare.

Fu solo nel XVI secolo che furono intrapresi i lavori di costruzione per una strada vera e propria e che in seguito ad ulteriori ampliamenti (1800) diventò via della Marina. Il tratto orientale fu poi denominato corso Garibaldi mentre quello occidentale via Roma. Prima della costruzione del lungomare questa era una strada costiera, l'arteria principale della città, lungo la quale si trovavano i più importanti alberghi, caffè e teatri.

Nel primo decennio del 1900 si resero necessarie le opere per la trasformazione e sistemazione della spiaggia e quelle per la difesa contro il mare a

causa della continua azione erosiva esercitata dalle onde sulla banchina. Nel 1920 iniziarono poi i lavori che portarono alla costruzione del lungomare e degli edifici prospicienti che ancora oggi costituiscono la cortina edilizia più rappresentativa della città.

Le costruzioni di questa zona risalgono agli anni 20-30, la qualità della cortina sul mare è discreta, come quella delle seconde facciate parallele. Bisogna distinguere principalmente il Palazzo della Provincia, la Camera di Commercio, il Palazzo PPTT, il Palazzo di Giustizia, un insieme di fabbricati destinati ad uffici o ad abitazioni. Si nota una scarsa presenza di attività commerciali nei locali terranei del Lungomare Trieste, sia perché la tipologia degli edifici non la consente, sia perché la sezione trasversale della rete stradale è mal proporzionata, in particolare per quanto attiene alle esigue dimensioni dei marciapiedi. A tanto corrisponde, invece, una vitalità eterogenea in via Roma e corso Garibaldi.

Queste due strade longitudinali – il Lungomare Trieste e la via Roma-Corso Garibaldi – sono due arterie importanti in cui si concentra una circolazione molto densa, entrambe presentando una grande quantità di soste veicolari disordinate. I tracciati dei marciapiedi e delle strade presentano profili molto differenti che non sembrano essere il risultato di un progetto uniforme e coerente; si notano infatti alterazioni che si possono giustificare soltanto se considerate come effetto di interventi puntuali frettolosi e mal realizzati.

Ma l'aspetto più significativo di quest'area è il grande spazio verde ben tracciato lungo la fascia costiera, una zona urbana di grande significato e di grande utilità come itinerario e ritrovo pedonale, ottenuta con il sacrificio di una notevole superficie di spiaggia.

La Piazza Cavour e la zona del Corso Garibaldi sono due spazi aperti di discreta qualità e di dimensioni considerevoli, ma utilizzati in modo disordinato.

#### *5.4.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma*

La vocazione urbana di quest'area è già perfettamente determinata al momento attuale. La sua vocazione deve rimanere inalterata, anche se va migliorata sotto determinati aspetti. I più importanti sono i seguenti:

a) Mantenimento ed adeguata conservazione delle costruzioni qualitativamente buone esistenti e riconversione e modernizzazione di quegli elementi degradati o che non hanno mai avuto un valore considerevole al momento del consolidamento della zona. Vale a dire, mantenere e ristrutturare tutto ciò che è di buon livello qualitativo e accettare la modernizzazione radicale di tutto ciò che non possiede tale livello. È indispensabile essere assolutamente radicali nel mantenere i volumi e le altezze, altrimenti l'insieme perderebbe il suo valore.

b) Soluzione del caos antiurbano dei parcheggi in superficie. La loro riduzione, nonché il riordino, è un procedimento fondamentale che sembra si possa

affrontare soltanto con la costruzione di parcheggi sotterranei. Nelle due strade longitudinali e negli spazi pubblici più ampi tale costruzione è sicuramente possibile.

c) Regolamentazione dei flussi di traffico. Bisogna definire due carreggiate per il transito ed assicurare una larghezza adeguata e la continuità dei marciapiedi pedonali. Si possono ipotizzare anche dei cambiamenti radicali, considerando il Lungomare Trieste e la via Roma-Corso Garibaldi un unico sistema funzionale. Bisognerebbe valutare se è possibile utilizzare via Roma e Corso Garibaldi in due direzioni di transito e riservare il Lungomare Trieste al trasporto pubblico in corsia preferenziale. Questa soluzione – se la quantificazione del carico di traffico lo permettesse – renderebbe molto più scorrevole il transito dei trasporti pubblici e ridurrebbe la barriera percettiva, costituita dal flusso automobilistico, tra la cortina ed i giardini del Lungomare Trieste. Così l'accesso pedonale a questa zona – che verrebbe integrata maggiormente alla vita urbana – sarebbe molto più agevole, e, con un ampliamento dei marciapiedi, si potrebbe sicuramente potenziare una nuova utilizzazione commerciale dei locali terranei del Lungomare Trieste.

d) Possibilità di ampliamento della spiaggia di Santa Teresa fino al Porto Turistico.

e) Ridisegno delle traverse tra Lungomare Trieste e via Roma-Corso Garibaldi, attualmente utilizzate come parcheggi spontanei. Bisognerebbe valutare tre possibili opzioni: parcheggio custodito, collegamento automobilistico tra le due vie e spazio pedonale di passaggio o di sosta.

f) Miglioramento della pavimentazione, dei diversi elementi di arredo urbano e creazione di giardini.

#### *5.4.3 Antecedenti urbanistici*

Le opere di viabilità e parcheggi, abbellimento e mantenimento della cortina, possono essere realizzate in accordo con gli strumenti urbanistici in vigore.

a) Gli strumenti urbanistici vigenti per questa AAPU sono:

1. La variante al PRG che la include tra le zone omogenee di tipo "A", regolate dalla normativa che segue:

Zona A

Art. 6 – Nelle zone omogenee A, non comprese nei Piani di recupero, sono ammessi soltanto interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di cui alle lettere a) e b) dell'art. 31

della legge 5.8.1978, n. 457. Solo per gli edifici danneggiati dal sisma, per i quali risulta presentata – nei termini di legge – istanza corredata di progetto per la rifusione del danno, sono ammessi anche interventi di risanamento conservativo o di ristrutturazione edilizia di cui alle lettere c) e d) del precitato art. 31. Gli interventi di ristrutturazione edilizia devono essere realizzati nel rispetto dei volumi preesistenti. Le distanze fra gli edifici non devono

essere inferiori a quelli intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti, computati senza tener conto di costruzioni aggiuntive di epoca recente e prive di valore storico, artistico o ambientale. Le altezze non devono superare quelle degli edifici preesistenti, computate senza tener conto di soprastrutture o sopraelevazioni aggiunte alle antiche strutture. In nessun caso possono superare quella degli edifici circostanti di carattere storico-artistico. Tutte le aree attualmente libere ricadenti nelle zone omogenee "A", anche se comprese nei piani di recupero, a servizio o pertinenze (cortili, giardini e comunque spazi liberi a qualsiasi uso destinati) di fabbricati o gruppi di fabbricati sono assolutamente inedificabili anche in sede di recupero, ristrutturazione o ricostruzione di manufatti esistenti.

2. Il Piano di Recupero n°24 che prevede le categorie d'intervento A, B, C1 e C2 le cui normative sono riportate nel relativo Studio di Base.

b) Opere pubbliche in fase di esecuzione:

– via Lungomare Trieste - interventi sulla pavimentazione dei marciapiedi, delle sede stradale e sui sottoservizi;

– corso Garibaldi - interventi sulla pavimentazione della sede stradale e sui sottoservizi.

c) Opere private con valenza pubblica in fase di esecuzione:

– interventi di manutenzione su alcune facciate di edifici.

#### *5.4.4 Ipotesi di progetto*

La proposta immediata più evidente è la costruzione di parcheggi sotterranei negli spazi più adeguati di via Roma, di Corso Garibaldi e di Lungomare Trieste. Bisogna considerare particolarmente gli spazi di Piazza Cavour e di Corso Garibaldi, escludendo totalmente l'ipotesi di parcheggi oltre i giardini e nelle zone a mare.

Un'altra operazione che può essere intrapresa senza la necessità di un progetto definitivo è il restauro, nel caso specifico, la ristrutturazione, di tutte quelle facciate che lo richiedano. Così come è stato sottolineato nelle osservazioni riguardanti il Centro Storico, anche qui si possono applicare diversi metodi di collaborazione tra l'Amministrazione e i proprietari, con sistemi di finanziamento specifici.

Si può realizzare, seppure per gradi e senza la necessità di terminare il progetto urbanistico globale, il riordino delle strade intermedie, una prima delimitazione dei parcheggi in superficie e il miglioramento dell'arredo urbano.

Anziché affrontare il tema come un insieme di operazioni tematiche globali, converrebbe affrontarlo come una serie di operazioni armoniche da realizzare settorialmente. Tutto ciò permetterebbe di dare esempi esaustivi della nuova immagine urbana che si vuole proporre.

Per affrontare le problematiche più generali e di maggiore portata (circolazione, spiaggia, etc.) bisognerà poter disporre di adeguati studi tecnici



preliminari e, soprattutto, della quantificazione e della classificazione del transito e del sistema marittimo in generale.

### *5.5 Piazza Della Concordia e Porto Turistico (AAPU n.5)*

#### *5.5.1 Descrizione*

Piazza della Concordia è un'area fondamentale per il recupero dell'ordine urbano e dell'identità di Salerno. Rappresenta la fine del magnifico Lungomare Trieste ed è un ampio nucleo di quella parte della città costruita nel 1930-40, ma i suoi elementi urbani significativi e di carattere rappresentativo sono davvero pochi. L'area di studio dovrà comprendere, oltre piazza della Concordia, anche piazza Mazzini, l'attuale porto turistico, il punto di confluenza delle due piazze con il Lungomare Trieste e l'intorno più immediato.

Senza calcolare il porto turistico, quest'area occupa una superficie di circa 23,5 Ha. Per il porto è prevedibile un'area di circa 15 Ha.

Le costruzioni esistenti sono di bassa qualità architettonica, il loro valore è di gran lunga inferiore a quello del primo tratto del Lungomare Trieste. Esse non costituiscono nemmeno una cortina continua e consistente per piazza Mazzini. Nel primo tratto del Lungomare Clemente Tafuri, ad est di piazza della Concordia, vi sono dei vecchi edifici male allineati ed in assoluto stato di abbandono che, senza ombra di dubbio, dovranno scomparire.

Le due piazze non sono nemmeno urbanizzate. Costituiscono semplicemente due parcheggi disordinati, senza alcuna caratteristica estetica o funzionale. Il piccolo monumento alla Madonna con le sue ridicole proporzioni, non riesce a conferire un minimo di aspetto urbano e, ancor di meno, a definire lo spazio in modo adeguato.

L'incontro tra piazza della Concordia ed il porto è uno dei punti più suburbani della città, pur trovandosi esattamente al centro di essa.

La viabilità in quest'area funziona secondo il seguente schema: Lungomare da Ovest ad Est, corso G. Garibaldi in senso inverso e le traverse alternativamente in direzione mare - monti e monti - mare.

In definitiva, quest'area è uno spazio splendido ma del tutto maltrattato e per niente sfruttato.

#### *5.5.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma*

Il futuro di quest'area così privilegiata verrà condizionato dalle decisioni che si prenderanno circa un probabile nuovo porto turistico.

Salerno, in base ai pochi dati disponibili ed in relazione alle intuizioni ed ai criteri politici, deve incrementare la quantità di ormeggi da diporto al fine di sviluppare le sue potenzialità turistiche in questo settore.

Per avere dati certi bisognerà studiare approfonditamente le prospettive turistiche della città e, quindi, valutarne la richiesta di ormeggi, non perdendo di vista la vicinanza di altri centri balneari come quelli della Costiera Amalfitana, nei quali la topografia e la compatibilità ambientali impediscono la costruzione di porti di una certa dimensione.

Sicuramente l'esteso litorale di Salerno si presta per il potenziamento di un importante porto turistico e sportivo e, pertanto, la prima ipotesi deve essere quella di costruire un nucleo che contenga circa 1.500 - 2.000 ormeggi. Inoltre, vi si potrebbero situare non soltanto i servizi tecnici specifici del porto, ma anche una serie di attrezzature di carattere più dichiaratamente urbano (ristoranti, bar, negozi, sale convegni, etc.).

Trasformandosi in una grande zona urbana dotata di servizi collettivi, il nuovo porto dovrà essere in stretta relazione col centro città, acquisendo il ruolo di agente di scambio e coinvolgendo un'area sempre più estesa.

È possibile prevedere la realizzazione di quanto detto utilizzando lo spazio che attualmente ospita l'insufficiente porto turistico, vale a dire l'area antistante piazza della Concordia.

Vi sono due ragioni fondamentali che motivano tale scelta. La prima è la sua centralità (rafforzata dal progetto urbanistico della Lungoirono, che inizierà dallo spazio risultante all'interno del vecchio cementificio) nonché la possibilità che piazza Mazzini, piazza della Concordia ed il nuovo porto costituiscano insieme un'unità coerente, urbanizzata secondo un progetto unitario, divenendo la grande porta sul mare di Salerno. In secondo luogo, non utilizzando lo spazio dell'odierno porto, quest'ultimo diventerebbe obsoleto, e in più si impedirebbe al nuovo centro urbano un suo sviluppo qualitativo.

Ma perché l'insieme abbia un'unità progettuale e un minimo di monumentalità sarà necessario apportare delle modifiche sostanziali ad entrambe le piazze. Queste ultime dovranno essere urbanizzate partendo dall'eliminazione dei caotici parcheggi in superficie per restituire dignità al paesaggio urbano.

Il problema del traffico investe due aspetti fondamentali: l'esistenza della strada ferrata porto-stazione ferroviaria e la parte del Lungomare Trieste situata tra le due piazze.

La strada ferrata, pur essendo scarsamente utilizzata, a livello ottico costituisce una barriera tra la città ed il mare. Nel tratto urbanizzato del Lungomare Trieste è stata adottata una soluzione urbanistica abbastanza corretta, ma, nell'area che ci interessa, il problema è comunque irrisolto. La soluzione ideale sarebbe quella di eliminare del tutto la strada ferrata, come è avvenuto in quasi tutti i porti delle città che hanno recuperato un buon rapporto tra il nucleo urbano ed il mare o il porto. Riteniamo che la cosa sia fattibile, date le nuove tecniche offerte dalla modernizzazione dei sistemi di trasporto, ma, sicuramente,

sarà un'operazione lunga e difficile. Se non si dovesse riuscire ad eliminare la strada ferrata, bisognerà ridisegnare il tratto di strada in quest'area, per non alterare la continuità e l'immagine del grande spazio pubblico centrale.

Riguardo il tratto del Lungomare Trieste, situato tra le due piazze, esistono diverse opinioni. Spesso si sente dire che il collegamento viario dovrebbe sottopassare la zona di piazza della Concordia. Ma questa proposta è errata per due motivi. Il primo è che non si possono privare né i pedoni né gli automobilisti della vista a mare, soprattutto nella zona del futuro porto turistico; in tal modo, sia il cittadino che il turista, sarebbero spinti a sottovalutare quello spazio che maggiore identità deve conferire alla città. Il secondo è che non bisogna ingigantire i problemi della densità di traffico. La circolazione del Lungomare Trieste dovrà essere controllata da un adeguato sistema di semafori senza che la viabilità assuma l'aspetto di autostrada urbana.

Altro problema cardine è il riordino e l'ampliamento dei parcheggi. Si dovrebbe costruire un grande parcheggio sotterraneo da una piazza all'altra, che avrebbe un livello pressappoco alla stessa quota delle banchine del porto, con un accesso diretto, molto utile per gli utenti e per i servizi.

### *5.5.3 Antecedenti urbanistici*

a) Gli strumenti urbanistici vigenti per questa AAPU sono:

1. La variante al PRG che la include tra le zone omogenee di tipo "A", regolate dalla normativa che segue:

#### Zona A

Art. 6 – Nelle zone omogenee A, non comprese nei Piani di recupero, sono ammessi soltanto interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di cui alle lettere a) e b) dell'art. 31 della legge 5.8.1978, n. 457. Solo per gli edifici danneggiati dal sisma, per i quali risulta presentata - nei termini di legge - istanza corredata di progetto per la rifusione del danno, sono ammessi anche interventi di risanamento conservativo o di ristrutturazione edilizia di cui alle lettere c) e d) del precitato art. 31. Gli interventi di ristrutturazione edilizia devono essere realizzati nel rispetto dei volumi preesistenti. Le distanze fra gli edifici non devono essere inferiori a quelli intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti, computati senza tener conto di costruzioni aggiuntive di epoca recente e prive di valore storico, artistico o ambientale. Le altezze non devono superare quelle degli edifici preesistenti, computate senza tener conto di soprastrutture o sopraelevazioni aggiunte alle antiche strutture. In nessun caso possono superare quella degli edifici circostanti di carattere storico-artistico. Tutte le aree attualmente libere ricadenti nelle zone omogenee "A", anche se comprese nei piani di recupero, a servizio o pertinenze (cortili, giardini e comunque spazi liberi a qualsiasi uso destinati) di fabbricati o gruppi di fabbricati sono assolutamente inedificabili anche in sede di recupero, ristrutturazione o ricostruzione di manufatti esistenti.

2. Il Piano di Recupero n°24 che prevede le categorie d'intervento A, B, E1, E2, le cui normative sono riportate nel relativo Studio di Base.

il programma urbano parcheggi, riportato nel relativo grafico allegato allo *Studio di Base*.

b) Opere pubbliche in fase di esecuzione:

– corso Garibaldi, interventi ai sottoservizi ed alla pavimentazione stradale e pedonale.

La Variante al PRG non pone alcun ostacolo alla realizzazione dei lavori per il nuovo Porto turistico, per i parcheggi e per l'urbanizzazione in superficie della zona.

#### *5.5.4 Ipotesi di progetto*

Per realizzare il progetto urbano di quest'area bisognerà effettuare degli studi ben precisi sulle reali possibilità di utilizzazione del nuovo porto turistico, sul sistema della costa e sulla ripercussione che avrebbe la costruzione del nuovo porto sul resto del litorale, soprattutto sulle spiagge e in particolare quelle della zona di Santa Teresa e del Lungomare Trieste. Bisognerà inoltre definire la reale necessità di parcheggi ed eseguire uno studio geologico per individuare le possibilità tecniche ed economiche dei parcheggi sotterranei e le formule di finanziamento per l'urbanizzazione di tutta la zona. Il parcheggio ed il porto, utilizzando il regime concessorio ad imprese private, potrebbero produrre importanti plusvalori da utilizzare poi per l'urbanizzazione in superficie.

Le idee progettuali al momento considerate sono le seguenti:

a) Porto turistico.

Il nuovo porto può estendersi sino alla foce del fiume Irno, costituendo un lungo fronte per piazza della Concordia e per il Lungomare Trieste. Uno spazio tale può accogliere più di 1.500 ormeggi, tutti i servizi tecnici ed una vasta superficie da destinare alla vita urbana collettiva. L'intervento urbanistico e architettonico più adeguato dovrà svilupparsi su due livelli differenziati. Quello superiore da destinare ai servizi d'uso collettivo, come ristoranti, negozi, e quello inferiore da destinare alle banchine direttamente collegate al parcheggio sotterraneo di piazza della Concordia e di piazza Mazzini. Nell'ambito del porto stesso bisognerà prevedere un parcheggio in superficie molto vicino ai diversi attracchi.

b) Lungomare Trieste e la strada ferrata.

Il Lungomare dovrà estendersi in superficie e divenire il limite urbano del porto. Se non si potrà eliminare la strada ferrata bisognerà ridisegnare il suo tracciato, il che comporterà la necessità di risolvere seri problemi tecnici. La prima parte del tratto Est del Lungomare Tafuri sarà la facciata diretta sul porto e bisognerà progettartela considerando la sua enorme importanza di immagine urbana.

c) Parcheggio.

Bisogna ridurre al minimo il parcheggio in superficie in entrambe le piazze e costruire un grande parcheggio sotterraneo a uno o a due livelli, secondo le esigenze di posti-auto che risulteranno dagli studi in merito.

d) Piazza Mazzini e piazza della Concordia.

I parcheggi a raso dovranno ridursi soltanto a quelli destinati alle soste brevi per i servizi specifici nel settore. Piazza Mazzini deve essere urbanizzata ed assumere un valore significativo ed anche monumentale. Per eliminare o ridurre visivamente il caos architettonico delle facciate dell'intorno bisognerà realizzare un progetto di sistemazione di questa piazza di grande spessore architettonico. Lungo il perimetro si potrà piantare una folta barriera di alberi che la delimiteranno visivamente. Nel centro – dove sarà difficile piantare una vegetazione alta per l'esistenza del parcheggio sotterraneo – bisognerà disegnare degli elementi di grande efficacia, come un pergolato o un portico, un monumento di grandi dimensioni, una fontana luminosa, e così via. Anche in piazza della Concordia saranno previsti limitati parcheggi ed essa non esisterà quasi più come piazza autonoma perché sarà un ampliamento in senso trasversale del Lungomare Trieste, e fungerà da grande terrazza pubblica con vista al mare e sul porto turistico.

e) Finanziamento.

Questa operazione nel suo complesso ha una grande importanza economica ma è impensabile realizzarla con le sole risorse economiche del Comune. È quindi fondamentale coinvolgere imprese e capitali privati. È probabile che con le concessioni dei parcheggi e del Porto turistico si possa risolvere del tutto o in parte il problema economico. Ad ogni modo, anche se si ricorrerà all'investimento privato, bisognerà tener ben presente che ogni iniziativa o decisione progettuale sarà di esclusiva competenza dell'Amministrazione comunale. Le possibili concessioni devono essere fatte a partire da un progetto commissionato dal Comune che non risponda soltanto alle logiche economiche dei soggetti privati ma agli interessi collettivi.

## *5.6 Litoranea orientale (AAPU n.6)*

### *5.6.1 Descrizione*

Quest'area è una sorta di triangolo delimitato dalla linea ferroviaria RC-NA, dalla ex fabbrica Marzotto, dall'estremità orientale della zona dello Stadio Arechi e dalla fascia costiera. La sua superficie misura circa 88 Ha.

Le edificazioni o le strutture esistenti che, inizialmente sembrerebbero doversi conservare sia per l'adeguato uso cui sono destinate, sia per la difficoltà di un intervento immediato, sono: l'area militare che costeggia il litorale, il complesso della struttura ospedaliera e delle attività educative e lo Stadio. Quelle che sembrano obsolete e che quindi possono rientrare nell'intervento sono: l'ex-Marzotto e gli edifici attualmente destinati ad usi inadeguati lungo la via S.

Allende. La piscina comunale e la colonia San Giuseppe con le loro aree di pertinenza potrebbero essere in parte ridisegnate.

Le strade più importanti sono la via S. Allende, prolungamento scarno della litoranea che parte dal Lungomare Trieste, la penetrazione del collegamento con la Tangenziale e le strade costruite attorno alla zona ospedaliera, alle strutture educative e allo Stadio, con i rispettivi parcheggi.

Vi è una percentuale molto alta di spazi liberi o utilizzati con costruzioni obsolete. Tra questi, ad esempio, la zona delle attrezzature militari, – che sicuramente in un futuro ancora indefinito potrà essere integrata in una riqualificazione urbana di carattere più collettivo –. Possiede una fascia litorale lunga 3.400 m. in alcuni tratti molto profonda ma priva di edificazioni. Tale fascia è una delle aree – nell'ipotesi di espansione della città – più libere, meglio situate e più propensa ad ospitare impianti ricreativi.

### *5.6.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma*

Quest'area ha delle caratteristiche particolari che le conferiscono un valore ben preciso nella riqualificazione generale della città. Le più importanti sono tre: è direttamente connessa con la Tangenziale, possiede un fronte di mare di grandi dimensioni ed include l'impianto dello Stadio che è un grande complesso sportivo.

La connessione con la Tangenziale conferisce all'area un certo valore di centralità regionale, pur trovandosi lontana dall'autentico centro storico di Salerno e dalle zone cittadine di maggior attività. È uno degli ingressi in città più importanti per la circolazione stradale, sebbene la sua utilizzazione futura ponga degli interrogativi circa decisioni generali di politica urbana a Salerno. Bisogna favorire l'espansione territoriale della città in nuove aree come questa di cui ci stiamo occupando? O, invece, conviene concentrare le attività in parti più consolidate per promuoverne il recupero ed impedirne la perdita dell'identità sociale e culturale?

La risposta a questi due interrogativi è condizionata dalle altre due caratteristiche appresso indicate. Il fatto che sia una zona relativamente spoglia con una buona lunghezza di costa sembra favorire un programma di usi che probabilmente sarebbero più difficili da promuovere in altre zone più occupate o più compromesse. Un'ipotesi sarebbe quella di destinarla prevalentemente a impianti ricreativi, sportivi e ad alberghieri. In tal senso bisogna considerare le proposte di alcune imprese private per la costruzione di alberghi e anche l'ipotesi di realizzazione di una grande discoteca, ubicata in modo tale che non arrechi fastidio ai cittadini, e che utilizzi peraltro la disposizione dei parcheggi dello stadio a ciò adeguatamente disposti. Tuttavia quest'idea dovrà essere raffrontata con uno studio approfondito sulle possibili vocazioni turistiche di Salerno. Bisogna agire con cautela per evitare che l'area di nuova espansione si trasformi in una zona interessata da un intervento realizzato parzialmente; così infatti gli impianti

non acquisirebbero la necessaria densità di attività o l'indispensabile qualità omogenea e, in più, perderebbero la loro efficacia urbana ed economica.

D'altro canto, come già abbiamo detto, la presenza del grande impianto dello Stadio e dei suoi parcheggi di considerevole capacità caratterizza grandemente quest'area. Non si può sottovalutare questo complesso che già di per sé conferisce all'area un carattere di parco sportivo, essendo questa, senza dubbio, la vocazione più unitaria di tutto l'insieme; ciò soprattutto in considerazione del fatto che il litorale ha un'estensione adeguata per risultare complementare e allo stesso tempo generatore di attività per questo parco sportivo.

Data la relativa incertezza rispetto alla futura caratterizzazione turistica di Salerno, l'operazione più logica sarebbe quella di destinare l'area ad una certa plurifunzionalità coerente e complementare. Vale a dire, destinarla prevalentemente a parco sportivo di carattere collettivo, potenziando l'area circostante lo Stadio e la zona della costa. In tal senso bisognerà definire dettagliatamente il programma paesaggistico e di realizzazioni edilizie, ma si può già anticipare che sarebbe conveniente prevedere l'ubicazione di un palazzetto per la pallanuoto (specialità sportiva propria di Salerno che si può incentivare) e dei necessari stabilimenti balneari da coordinare con quelli esistenti, senza che le nuove strutture a servizio delle attività marine per nessun motivo creino una barriera visuale tra gli elementi urbani ed il mare, come purtroppo attualmente accade in altra parte del litorale salernitano.

Parallelamente a questa destinazione sportiva dell'area vi è anche quella turistica che si coniuga molto bene con la precedente. A tal scopo bisogna prevedere alcuni ambiti di costruzioni basse ma non troppo estese sul territorio, le cui caratteristiche architettoniche si decideranno a seconda delle loro destinazioni d'uso. Si potrebbe sin d'ora rispondere alle prime richieste in tal senso.

Data la caratteristica plurifunzionale dell'area, la presenza delle strutture ospedaliere e scolastiche non crea grandi problemi. Con un buon sistema viario e con un'adeguata densità di verde, l'area può acquistare una sempre maggiore unità formale, anche se l'introduzione delle diverse attività private si scandirà nel tempo.

Pertanto, il tema più importante al momento, è il tracciato di una rete viaria coerente, strumento fondamentale per tutta la struttura urbana. Questa rete deve rispondere a delle richieste di base.

La prima è la struttura adeguata e la configurazione urbana del tratto che collega la Tangenziale con via S. Allende e, quindi, con tutta la città. Questo tratto deve correggere radicalmente le sue attuali caratteristiche di semi-autostrada per diventare una strada normale, dal transito scorrevole e omogeneo sia per i veicoli che per i pedoni, e rimanere ben connessa con tutte le altre strade al fine di conferire fluidità urbana a tutto l'insieme.

La seconda richiesta è il tracciato adeguato di un Lungomare che ovvi alla non funzionalità e alla mancanza di identità e consistenza urbana della via S. Allende. Quest'ultima, modificandosi, deve divenire una strada importante e congiungersi,

in futuro, con l'estensione del meraviglioso Lungomare Trieste della città consolidata. Si verrà a creare, così, un'arteria di valore metropolitano. Questo tracciato deve avere una sua logica funzionale e lasciare una fascia costiera quanto più ampia possibile, in modo da potervi predisporre i servizi convenienti, gli accessi e gli itinerari pedonali.

### 5.6.3 Antecedenti urbanistici

a) Gli strumenti urbanistici vigenti per questa AAPU sono:

1. La variante al PRG che la include tra le zone omogenee "B", "E" ed "F", regolate dalla normativa che segue:

#### Zona B

Art. 7 – Nelle zone omogenee B sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di risanamento conservativo e di ristrutturazione edilizia di cui alle lettere a), b), c) e d) dell'art. 31 della legge 457/78. Per gli interventi di ristrutturazione edilizia la densità fondiaria in nessun caso potrà superare i 6 mc./mq. e la distanza minima assoluta tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti non può essere inferiore a m. 10, fatti salvi i volumi costruiti già esistenti. L'altezza massima non potrà superare quella degli edifici preesistenti e circostanti. Per gli edifici danneggiati dal sisma valgono le norme di cui al secondo comma del precedente articolo 6.

Le aree a valle della strada litoranea, ricadenti nelle zone omogenee "B", sono vincolate ed in esse sono ammesse solo costruzioni balneari e di attrezzatura turistica da realizzare secondo apposito piano particolareggiato. Tutte le aree attualmente libere ricadenti nelle zone omogenee "B", anche se comprese nei piani di recupero, a servizio o pertinenze (cortili, giardini e comunque spazi liberi a qualsiasi uso destinati) di fabbricati o gruppi di fabbricati sono assolutamente inedificabili anche in sede di recupero, ristrutturazione o ricostruzione di manufatti esistenti.

#### Zona E

Art. 10 – Nelle zone omogenee "E" la concessione ad edificare per le residenze può essere rilasciata per la conduzione del fondo esclusivamente ai proprietari coltivatori diretti, proprietari conduttori in economia ovvero ai proprietari concedenti nonché agli affittuari mezzadri aventi diritto a sostituirsi al proprietario nell'esecuzione delle opere e considerati imprenditori agricoli a titolo principale ai sensi dell'art. 12 della legge n°153, 9.5.1975. Le costruzioni in genere sia per le residenze che per i locali in funzione della conduzione del fondo devono osservare i seguenti limiti:

- indice massimo di fabbricabilità fondiaria per residenza: 0,03 mc./mq.
- indice massimo di fabbricabilità fondiaria per pertinenza agricola: 0.07 mc./mq.
- lotto minimo: 5.000 mq.
- distanza dai confini: m. 10
- numero massimo dei piani: n. 2
- altezza massima: m. 7 + tetto max 2,5
- volume max consentito: mc. 500

È ammesso l'accorpamento di più fondi a condizione che la costruzione sorga su un lotto minimo unitario di mq. 5.000. Le esistenti costruzioni a destinazione agricola possono essere ampliate fino ad un massimo del 25% dell'esistente cubatura, purché esse siano



direttamente utilizzate per la conduzione del fondo, opportunamente documentata. Il maggior volume consentito è ammesso solo per migliorare le condizioni igieniche o statiche delle abitazioni, nonché per la realizzazione dei volumi tecnici che si rendono indispensabili per la installazione di impianti tecnologici necessari per le esigenze delle abitazioni. La presente norma di ampliamento non è applicabile alle costruzioni che già hanno fruito di condono ai sensi della legge 47/85 e successive modificazioni. È fatta in ogni caso salva la ricostruzione in sito degli immobili danneggiati dal sisma del 1980, nel rispetto della normativa vigente, e pertanto si estende la deroga al PRG già deliberata con deliberazione della G.M. n°2295 del 24.5.1988, ratificata dal Consiglio Comunale con delibera n°66 del 14.10.1988.

Zona 1/F

Art. 12 – Nella zona omogenea 1/F – parco costiero – sono consentite attrezzature per lo sport, spettacolo, turismo (Centri Congressuali ed Alberghi) da attuarsi mediante apposito PP esteso all'intera area.

Le aree a valle della strada litoranea ricadenti nella zona omogenea 1/F, sono vincolate ed in esse sono ammesse solo costruzioni balneari e di attrezzatura turistica da realizzare secondo apposito Piano Particolareggiato.

In tutte le zone omogenee "F" fino all'approvazione dei piani attuativi o planovolumetrici sono consentiti solo interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di cui alle lettere a) e b) dell'art. 31 della legge 457/78.

2. Il Piano di Recupero n° 24 che non disciplina l'area rinviando allo strumento generale;

3. Il programma urbano parcheggi riportato nell'allegato grafico n. 6.

b) Opere pubbliche in fase di esecuzione:

– U.S.L. n. 53, lavori di adeguamento degli impianti.

4. Il Piano Particolareggiato di quest'area è sollecitato con urgenza dal Comune, per motivi senz'altro giustificati. Di conseguenza, è importante stabilire chiaramente sin da ora il suo iter.

Questa AAPU è inclusa in due zone specificate nella Variante al PRG. La ex Marzotto è definita come "Spazi pubblici o attrezzature pubbliche di interesse generale". Il resto è classificato come zona omogenea 1F. Questa zona omogenea ha una lunga appendice lungo la costa che per il momento, nel formulare l'ipotesi di progetto, ancora non è stata analizzata.

Se si vuole approvare un Piano Particolareggiato a partire dal progetto risultante dalla menzionata proposta, bisognerà considerare le due circostanze appresso indicate.

La zona della ex Marzotto dovrà adempiere alle richieste imposte dalla Variante al PRG, con le dovute modifiche e adattando le destinazioni d'uso alle esigenze urbanistiche. L'appendice costiera dovrà essere inclusa nel progetto, anche se solo come ambito da riservare a decisioni future o designandolo esplicitamente ad una zona di spazi liberi. Se non si seguisse questa metodologia, bisognerebbe ricorrere ad una Variante del PRG, entrando in contraddizione con l'urgenza espressa dal Comune. Quest'ultimo è un fattore importante da non trascurare quando si inizierà la redazione del progetto urbanistico.

Un altro tema da considerare è l'influenza che questo progetto urbanistico potrebbe avere sul futuro della zona confinante ad Est, destinata quasi integralmente ad uso agricolo. Si presuppone che il nuovo Lungomare avrà in questa zona una certa continuità, sebbene forse con altre caratteristiche formali o con una capacità di sviluppo in base a decisioni successive. Al momento, sembra logico che la continuità di questo tracciato serva anche a dare una facciata urbana al Centro Interregionale del Ministero delle Finanze, attualmente così male ubicato nel mezzo di un paesaggio che gli è estraneo. La stessa continuità sembra consigliabile per la strada quasi parallela a quella ferrata. È prevedibile che un giorno le due strade arrivino fino alla strada Acquasanta. In tal caso si snellirebbero le entrate dalla Tangenziale e si ordinerebbe meglio il traffico interno. Ma questa supposizione deve intendersi soltanto come indicazione orientativa del progetto urbanistico che verrà redatto e come chiarimento della sua logica formale e funzionale.

Questa AAPU risulta contrassegnata da un solo intervento con valenza urbanistica ed architettonica: l'ubicazione dello Stadio e la costruzione di una serie di strade e di un parcheggio dalla grande superficie. Su di un'area limitrofa, successivamente, venne redatto anche un progetto per il Palazzetto dello Sport, approvato l'11.1.91 che, però, fino ad oggi non è stato costruito e sembra che difficilmente verrà realizzato, salvo un intervento decisivo dei privati.

#### *5.6.4 Ipotesi di progetto*

a) L'area si suddivide in sei isolati delimitati dalla rete viaria. Uno di essi è occupato da complessi ospedalieri e scolastici. In un altro, occupato dallo Stadio e da altri impianti sportivi, si prevede la costruzione di altre strutture tra le quali si considera prioritario un palazzetto per la pallanuoto. Gli altri isolati sono edificabili e quindi da destinare agli usi che nel processo di realizzazione verranno considerati pertinenti, e che saranno compatibili con la normativa della Variante del PRG. Bisognerà tuttavia stabilire una normativa concreta circa la superficie, l'altezza, l'indice di copertura, la distanza dai confini del terreno edificabile, e così via, per ottenere non solo un'adeguata e confortevole destinazione d'uso, ma anche un paesaggio urbano coerente e rappresentativo di quei nuovi valori che si esigono dalla crescita e dalla ricostruzione di Salerno. I parametri di massima per questa normativa, sicuramente da definire meglio, potrebbero essere, per l'edificazione privata, i seguenti: Usi: Commerciale, alberghiero, fieristico, discoteche e tempo libero, impianti sportivi pubblici e privati, etc.

b) Verrà tracciato, come asse fondamentale, un grande viale quasi parallelo alla costa, secondo un preciso sistema formale e un adeguamento alle condizioni topografiche e alle possibilità di collocazione. Fra questo viale ed il litorale rimarrà un grande spazio da destinare a progetti particolari e che dovrà avere carattere di parco sportivo e turistico con il tema marittimo come fattore prioritario. Questo

viale dovrà costituire l'origine di un Lungomare che mantenga una continuità qualitativa lungo tutto il territorio comunale. La larghezza minima dovrà essere di 40 m, ampliabile sulla linea marittima con strade, corsi e spiazzi pedonali che verranno successivamente definiti. La circolazione stradale sarà a doppio senso con due carreggiate per ogni direzione di marcia con parcheggio in linea lungo entrambe le carreggiate e banchina spartitraffico centrale larga 5 m.

c) Il resto della rete viaria si appoggerà fondamentalmente su questa strada costiera e su di un'altra quasi parallela alla strada ferrata, il cui tracciato in qualche tratto coinciderà con quello esistente, seppure con i dovuti miglioramenti di sezione e di livello. Questa strada si congiungerà all'attuale collegamento con la Tangenziale. Collegamento che dovrà acquisire carattere completamente urbano caratterizzato da un'ampiezza di 24 m (strada percorribile: 14 m e marciapiedi:  $2 \times 5 = 10$  m).

Per l'accesso allo Stadio si tratteranno due viali quasi perpendicolari al Lungomare larghi 30 m con percorso pedonale centrale di 12 m. I due viali dovranno canalizzare i flussi circolatori e quelli pedonali fino alle strade perimetrali. Alcune di esse si avvarranno in parte dei tracciati attuali. La loro larghezza sarà di 22 m (strada : 12 m e marciapiedi:  $2 \times 5 = 10$  m).

d) L'attuale parcheggio della zona circostante lo Stadio verrà ampliato considerevolmente per superare le attuali carenze e per soddisfare i nuovi bisogni determinati dal riassetto dell'area.

Bisognerà realizzare uno studio più dettagliato per determinare le sue dimensioni ottimali, ma, al momento, sembra sufficiente il numero totale di posti auto proposto, considerando che bisognerà tener conto anche di quelli previsti nelle diverse strade e che, in periodi di grande affluenza, se ne potrà ampliare il numero con una parziale riduzione del traffico o con una sua diversa distribuzione.

e) In questa area i parchi e gli spazi liberi avranno un'importanza fondamentale ed occuperanno una grande estensione di superficie. Possono essere descritti dividendoli in tre settori.

Il primo settore è costituito, in linea di massima, dal suolo attualmente occupato dalla ex-fabbrica Marzotto e che corrisponde ad una delle zone individuate come standard nella Variante del Piano Regolatore. Si disegnerà una specie di parco urbano (3,9 Ha) che dovrà avere una duplice funzione: soddisfare le necessità sociali dei quartieri vicini ed essere al tempo stesso un ingresso significativo al nuovo settore. In questo parco si potrebbero costruire dei padiglioni isolati o altre strutture da destinare a servizi ritenuti necessari per un'adeguata attrezzatura della zona.

Il secondo settore è rappresentato dall'area tra il mare ed il nuovo Lungomare, a partire dalla zona militare (7,9 Ha). Questo settore verrà destinato totalmente ad usi collettivi di carattere ludico e sportivo, favoriti dalla vicinanza del mare. Tra le varie destinazioni d'uso si può considerare la possibile costruzione di una grande discoteca. L'assetto funzionale e paesaggistico di questo settore verrà determinato nei progetti successivi, ma si può anticipare che si baserà su di

uno schema di percorsi pedonali, a partire da quattro viali perpendicolari alla costa larghi 30 m. e da un itinerario più suggestivo sulla linea del mare. Con tale schema il settore verrà suddiviso in 3 sottosectori dalle dimensioni adeguate, uno dei quali comprendente gli attuali impianti della piscina comunale e della colonia San Giuseppe, opportunamente ridisegnati.

Il terzo settore è rappresentato dalla parte rivolta al mare dell'isolato che comprende lo stadio, con cortina sul Lungomare. Bisognerà intenderlo come un ampliamento visivo e funzionale del secondo settore, di modo che il Lungomare divenga un percorso stradale e pedonale nell'ambito di un paesaggio unitario, a giardino. In questo settore bisognerà prevedere la possibilità di costruire alcuni piccoli edifici come servizi del parco e di uno o due padiglioni sportivi.

f) Per il riassetto dell'area bisognerà acquisire alcune parti di terreno attualmente di proprietà privata e demolire alcuni degli edifici esistenti. Tra questi il più importante è la fabbrica ex-Marzotto, senza però dimenticare gli edifici siti lungo la via S. Allende di edilizia assai scadente.

I piccoli impianti sportivi esistenti troveranno probabilmente ubicazione nel futuro parco sportivo. Si dovrà studiare lo schema del sistema finanziario che consentirà l'operazione. Una parte delle opere di urbanizzazione sarà a carico dell'Amministrazione (Lungomare, zona costiera, impianti sportivi, etc.) ma il resto potrebbe essere finanziato del tutto o in parte con i plusvalori originati dalla nuova edificabilità consentita.

g) Nell'allegato si include un primo schema grafico di questa ipotesi che deve essere considerata solo come tale e che sarà dettagliata una volta approvato il presente documento programmatico.

## *5.7 Lungomare Irno (AAPU n.7)*

### *5.7.1 Descrizione*

L'area oggetto dell'intervento puntuale urbanistico è quella circostante il fiume Irno dalla sua foce sino ai dintorni della stazione ferroviaria di Fratte, a nord.

L'Irno scorre lungo il limite orientale del nucleo urbano di Salerno antecedente il secondo conflitto mondiale e costituiva, prima della sua espansione esplosiva degli anni 60 verso levante, il confine naturale della città. L'area è attualmente una valle che separa più che unire due zone di città. Ancora ora il vuoto urbanistico del fiume, del cementificio e dell'area ferroviaria viene letto da molti cittadini come un confine psicologico tra due aree di città fortemente gerarchizzate.

In tale ambito figurano vie urbane di circolazione N-S, e collegamenti con la Tangenziale e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Le aree prospicienti le sponde sono riserve di importanza strategica per le attrezzature cittadine.

È difficile definire dettagliatamente i limiti dell'area considerata: sarà il progetto urbanistico a stabilirli con precisione.

Una prima approssimazione del perimetro può essere la seguente: dal mare, iniziando dal confine orientale, i suoli del Cementificio, il confine est della via Settimio Mobilio, il confine est di via Silvio Baratta, l'area del nodo con la Strada Provinciale, via Belvedere, la zona della stazione ferroviaria Salerno-Irno, il limite ovest della strada ferrata sotto il Cimitero, la via Irno nel tratto sotto l'autostrada, il margine orientale di via Cristoforo Capone, fino a superare piazza Francesco Galdo, il margine orientale di via Pomponio Leto, di via dei Greci fino a superare la zona della stazione ferroviaria di Fratte. A partire da questo estremo nord dell'area, il suo confine occidentale verso il mare inizia dal margine Ovest di via Casali all'altezza della stazione ferroviaria di Fratte e procede fino al margine Ovest di via Calata San Vito, al lato sud di via Cadorna e via Giacomo Costa, il margine ovest di via Matteo Galiano fino a via Francesco Prudente, il margine sud di via Francesco Prudente fino all'Irno, la riva ovest delle vie Eugenio Caterina e F. Farao, via Cacciatori dell'Irno e una linea retta che attraversa il fascio di binari della stazione centrale di Salerno, escludendo dall'area l'edificio della stazione ed un'altra linea parallela al corso dell'Irno sino a giungere al mare lungo la riva destra del fiume.

La perimetrazione dell'area è stata determinata dal progetto di viabilità, dalla morfologia e per inglobare i suoli destinati agli *standards* dalla Variante al PRG.

La superficie di quest'area, così come è stata delimitata, è di 77,5 Ha.

Nella parte nord, vicino alla stazione di Fratte include dei suoli liberi tra la riva sinistra dell'Irno, via Pomponio Leto e la linea ferrata.

Quest'area, dalle dimensioni pari a circa 14.000 m<sup>2</sup>, ha un indubbio valore strategico: la presenza della stazione ferroviaria di Fratte, che consente reali ipotesi di intermodalità, il convergere in essa della strada degli Etruschi su cui gravitano alcune frazioni alte cariche di numerosi insediamenti residenziali, il nascere da essa la Lungo Irno, l'essere collocata all'estremo nord della città in una direzione sud-nord che tutto induce a ritenere quella maggiormente interessata da un riequilibrio territoriale e funzionale, ne fanno la nuova porta di accesso a Salerno.

La sua definizione urbanistica ed architettonica richiederà uno specifico progetto esecutivo.

Nel complesso, l'area delimitata intorno all'Irno è di interesse basilare per il miglioramento delle condizioni di vita della città per ottenere:

- a) una comunicazione fluida tra le attrezzature urbane di Salerno, attualmente carenti, a destra ed a sinistra del corso dell'Irno;
- b) una comunicazione fluida nord-sud, col collegamento della Tangenziale e l'autostrada, nelle due direzioni di marcia;
- c) un incremento della dotazione delle aree di uso pubblico con la possibilità di terrazzamenti lungo il fiume.

### *5.7.2 Vocazione urbana ed ipotesi di programma*

È evidente l'importanza urbana di quest'area. La sua configurazione morfologica (valle di un fiume che attraversa da nord a sud la città), la sua posizione rispetto al nucleo antico di Salerno ed all'espansione più recente, ne fanno un punto nodale per della città.

Il progetto dovrà risolvere i problemi delle connessioni urbane longitudinali e trasversali, del collegamento con la Tangenziale e l'autostrada, per migliorare il flusso automobilistico, e, al tempo stesso, dovrà trasformare le aree di risulta in sedi di impianti utili e regolamentare le varie tipologie edilizie secondo le destinazioni d'uso previste.

Lo stato attuale della rete viaria non assolve neanche alle esigenze di mobilità.

L'area non è propriamente degradata. È piuttosto un'area di risulta, conseguenza di interventi settoriali (strade, insediamenti residenziali, scuole, etc.) realizzati senza una visione progettuale organica di quello che deve essere la città vista come rapporto armonico tra spazio pubblico, volumi edificati definiti e rete viaria. È importante, pertanto, che il progetto urbanistico includa la previsione di edifici che diano forma urbana alle strade e che permettano di creare un adeguato equilibrio degli usi.

Il collegamento viario non dovrà, in ogni caso, avere il carattere proprio delle strade extraurbane a scorrimento veloce.

Come ipotesi di programma segnaliamo i requisiti a cui dovrà rispondere il progetto:

a) Necessità di una strada a doppio senso di marcia che percorra longitudinalmente l'ambito del letto del fiume senza coprirlo e che possa dare luogo ai collegamenti laterali necessari ed ai cambiamenti di senso di marcia.

b) Necessità di rendere quanto più scorrevole possibile l'insieme dei collegamenti da realizzare con la Tangenziale e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

c) Prevedere un numero sufficiente di collegamenti tra le due rive del fiume Irno, con la creazione, laddove possibile, di giardini e spazi liberi.

d) Disegno di una viabilità longitudinale che non intersechi il nucleo di Fratte.

e) Conclusione ben definita della viabilità longitudinale laddove essa si congiunge con il Lungomare Trieste.

f) Potenziamento, miglioramento e ampliamento del nucleo scolastico esistente.

g) Creazione di nuove aree di attrezzature collettive, preferibilmente intese come spazi aperti.

h) Previsione di forme edilizie con diverse destinazioni d'uso lungo le strade e le piazze.

### 5.7.3 Antecedenti urbanistici

Il Comune di Salerno ottenne dall'Agazia per il Mezzogiorno il finanziamento, ai sensi della legge 64/86, del progetto di realizzazione del collegamento del Centro Urbano e delle Frazioni Alte alla Tangenziale per l'importo di £ 105.437.000.000.

In data 14.3.90 fu stipulata con l'AGENSUD la convenzione n°311/88 per la realizzazione dell'intervento.

Con deliberazione n°935 del 15.4.93 la Giunta Municipale approvò le risultanze dell'operato della Commissione di Valutazione della gara per l'appalto dei lavori sopra menzionati e quindi, l'affidamento all'ATI Maltauro SpA-CCC dei lavori in questione, per un importo pari a £ 72.976.832.000.

Con lo stesso atto si approvò, inoltre, il progetto-offerta così come modificato dalla stessa Commissione ed il relativo Quadro Economico.

Con deliberazione del Commissario *ad acta* n°96 del 6.10.93 il progetto fu approvato, ai sensi della legge 1/78, in variante agli strumenti urbanistici e, successivamente ne fu disposta la pubblicazione in conformità alla Legge regionale n°14 del 20.3.1982.

Il Presidente della Provincia di Salerno, nell'esercizio delle funzioni amministrative sub-delegate dalla Regione Campania per la protezione delle bellezze naturali e panoramiche, rilasciò, ai sensi e per gli effetti dell'art.7 della L. 29.6.1939, la prescritta autorizzazione; in conformità al parere espresso dalla Commissione per la Tutela dei Beni Ambientali, prescrisse che fossero eliminati i seguenti tratti:

- viadotto via Prudente-svincolo Tangenziale compreso;
- viadotto di scavalcamento dell'autostrada SA-RC;
- intera copertura dell'Irno;
- tratto svincolo autostrada Fratte-Parco Campione;
- tratto via Prudente-Via Cacciatori dell'Irno; e che il progetto stesso venisse rielaborato per i seguenti tratti:
  - tratto via Casali-innesto Statale 88;
  - parcheggio auto-terminal bus;
  - tratto parco Campione.

Considerato che tale autorizzazione imponeva una revisione globale del progetto ed allo scopo di armonizzare l'importante opera pubblica con le previsioni del redigendo PRG, la Giunta Municipale, con delibera n°2833 del 27.10.94 conferì l'incarico di consulenza relativo al progetto "Collegamento del Centro Urbano e della Frazioni Alte alla Tangenziale-Lungo Irno", presentato dall'ATI Maltauro S.p.A., articolato secondo le seguenti fasi:

- a) esame del progetto nel contesto dell'assetto paesaggistico – ambientale e urbanistico – territoriale delle aree interessate allo stesso;
- b) esame della determina del Presidente della Provincia;

c) esame delle osservazioni presentate (da parte di Enti, Istituzioni e singoli cittadini) in relazione al medesimo progetto;

d) istruttoria delle stesse osservazioni ed elaborazione di una proposta che coniughi al meglio il progetto aggiudicatario, eventualmente le osservazioni e/o opposizioni presentate, la determina del Presidente della Provincia e la compatibilità urbanistico-ambientale con le aree direttamente interessate alla realizzazione e con quelle limitrofe, secondo le modalità di seguito elencate:

- planimetria in scala 1:2000;
- andamento altimetrico definito di massima;
- sezioni tipo più significative in scale di realizzazione adeguate;
- indicazioni di massima circa le opere d'arte più importanti;
- particolari esecutivi ritenuti significativi illustrati graficamente e/o descrittivamente;
- redazione generale illustrativa sufficientemente dettagliata.

a) Gli strumenti urbanistici vigenti per questa AAPU sono:

1. La variante al PRG che la include tra le zone omogenee di tipo "A", "B" ed "F", regolate dalla normativa che segue:

#### Zona A

Art. 6 – Nelle zone omogenee A, non comprese nei Piani di recupero, sono ammessi soltanto interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di cui alle lettere a) e b) dell'art. 31 della legge 5.8.1978, n. 457. Solo per gli edifici danneggiati dal sisma, per i quali risulta presentata – nei termini di legge – istanza corredata di progetto per la rifusione del danno, sono ammessi anche interventi di risanamento conservativo o di ristrutturazione edilizia di cui alle lettere c) e d) del precitato art. 31. Gli interventi di ristrutturazione edilizia devono essere realizzati nel rispetto dei volumi preesistenti. Le distanze fra gli edifici non devono essere inferiori a quelli intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti, computati senza tener conto di costruzioni aggiuntive di epoca recente e prive di valore storico, artistico o ambientale. Le altezze non devono superare quelle degli edifici preesistenti, computate senza tener conto di soprastrutture o sopraelevazioni aggiunte alle antiche strutture. In nessun caso possono superare quella degli edifici circostanti di carattere storico-artistico. Tutte le aree attualmente libere ricadenti nelle zone omogenee "A", anche se comprese nei piani di recupero, a servizio o pertinenze (cortili, giardini e comunque spazi liberi a qualsiasi uso destinati) di fabbricati o gruppi di fabbricati sono assolutamente inedificabili anche in sede di recupero, ristrutturazione o ricostruzione di manufatti esistenti.

#### Zona B

Art. 7 – Nelle zone omogenee B sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di risanamento conservativo e di ristrutturazione edilizia di cui alle lettere a), b), c) e d) dell'art. 31 della legge 457/78.

Per gli interventi di ristrutturazione edilizia la densità fondiaria in nessun caso potrà superare i 6 mc/mq e la distanza minima assoluta tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti non può essere inferiore a m 10, fatti salvi i volumi costruiti già esistenti. L'altezza massima non potrà superare quella degli edifici preesistenti e circostanti. Per gli edifici danneggiati dal sisma valgono le norme di cui al secondo comma del precedente articolo 6. Le aree a valle della strada litoranea, ricadenti nelle zone omogenee "B", sono vincolate ed in esse sono ammesse solo costruzioni balneari e di attrezzatura turistica da realizzare



secondo apposito piano particolareggiato. Tutte le aree attualmente libere ricadenti nelle zone omogenee "B", anche se comprese nei piani di recupero, a servizio o pertinenze (cortili, giardini e comunque spazi liberi a qualsiasi uso destinati) di fabbricati o gruppi di fabbricati sono assolutamente inedificabili anche in sede di recupero, ristrutturazione o ricostruzione di manufatti esistenti.

Zona 10/F

Art. 12 – [...] Nella zona 10/F – zona ferroviaria – sono ammessi solo interventi strettamente connessi all'esercizio ferroviario.

[...] In tutte le zone omogenee "F" fino all'approvazione dei piani attuativi o planovolumetrici sono consentiti solo interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di cui alle lettere a) e b) dell'art. 31 della legge 457/78.

2. I Piani di Recupero nn. 5, 7, 8, 9, 24 e 25 che prevedono le categorie d'intervento A, B, C1, E1, E2, D1, D3 e C3, le cui normative sono riportate nel relativo Studio di Base.

3. Il programma urbano parcheggi riportato nel grafico allegato allo *Studio di Base*;

b) Opere pubbliche in fase di esecuzione:

– raccordo tra l'autostrada A3, la superstrada Salerno-Avellino e la Tangenziale;

c) Opere private con valenza pubblica in fase di esecuzione:

– demolizione e ricostruzione dell'edificio in Calata S. Vito e allargamento della sede stradale, in attuazione del P.d.R. n°9;

– interventi di manutenzione su alcune facciate di edifici.

#### 5.7.4 Ipotesi di progetto

Il progetto della viabilità dovrà integrarsi al progetto urbanistico dell'area, ma le proposte dovranno avere come scelta prioritaria il tracciato della strada, secondo quanto detto ai punti precedenti.

La strada longitudinale avrà da un estremo all'altro una doppia carreggiata con due corsie per ogni senso di marcia. Armonizzandosi con le condizioni topografiche, queste due direzioni dovrebbero proseguire unite o separate rispetto al letto del fiume, sfruttando tratti di strada già esistenti o aprendone di nuovi.

Una prima ipotesi del tracciato, dal mare verso nord, è la seguente.

Nell'area attualmente occupata dal cementificio sarà realizzata una piazza definita da nuovi edifici ed attraversata dalla strada.

Questa, a doppio senso di marcia, con ampia banchina centrale alberata, si snoderà verso nord sulla sinistra idrografica dell'Irno.

Dopo il sottopasso della ferrovia la strada dovrebbe dividersi secondo le due direzioni di marcia.

La direzione nord potrebbe sfruttare la sede di via Gelsi Rossi fino ad arrivare a via Silvio Baratta, attraverso via Cacciatori dell'Irno, raggiungere l'Irno e proseguire fino all'altezza di via F. Prudente.

In questo punto si propone la creazione di una piazza urbana che agisca da interscambio e consenta che da essa inizi, sulla destra idrografica dell'Irno, un nuovo tracciato per entrambe le direzioni di marcia.

Da questo punto la strada dovrebbe proseguire fino a raggiungere via Pomponio Leto nel punto di confluenza con via degli Etruschi.

Questo tracciato dovrebbe essere compreso tra le vie Matteo Galliano, Domenico Coda, Bernardo Gaeta ed il fiume. La via Giacomo Costa, potrebbe, scavalcando il fiume, costituire una nuova connessione trasversale con via Irno.

Non è improbabile che, nel corso dell'elaborazione si proporranno modifiche al tracciato appena descritto in conseguenza di ulteriori studi topografici e relativi alla mobilità urbana.

È però certo che tra la nuova Lungo Irno e le strade della sinistra idrografica bisognerà stabilire diversi collegamenti al fine di conferire all'insieme un carattere pienamente urbano.

Una volta sottopassata l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la nuova strada includerà il tratto terminale di via dei Casali, per poi coincidere con la via Mario Pagano. La nuova strada dovrebbe continuare verso nord lungo la riva destra dell'Irno ed, a circa 50 m, potrebbe coprire il fiume per organizzare una piazza in un tratto dalla lunghezza di circa 140 m fino al ponte seguente che si collega con la piazza Francesco Galdo di Fratte.

La nuova piazza potrebbe essere delimitata a nord ed a sud da due edifici ponte ed il suo ambito estendersi verso la riva sinistra dove vi sono degli edifici industriali obsoleti.

Il suo confine ad ovest richiederebbe l'eliminazione di alcuni prefabbricati appartenenti ad una grande industria che dovrebbe costituire una delle facciate della piazza. Questa ipotesi è quella ritenuta migliore qualora il complesso edilizio della ex fonderia di Fratte non potesse essere demolito parzialmente. È fuori dubbio che poter sviluppare per intero la strada sulla destra idrografica del fiume Irno avrebbe il notevole vantaggio di non coprirlo, recuperandone appieno il valore ambientale e paesaggistico. La strada potrebbe poi proseguire senza lacuna difficoltà di inserimento lungo la sponda destra dell'Irno, fino ad attraversarlo ed a collegarsi con la via Pomponio Leto.

Qui si propone la costruzione di un altro ponte che attraversi l'Irno in direzione ovest e raggiunga via dei Casali nel punto in cui questa si collega con la strada che porta nel comune di Pellezzano, stabilendo così un importante anello viario di decongestione.

Con il tracciato della nuova strada diverranno totalmente accessibili i terrazzamenti lungo il fiume sulla sponda destra dell'Irno che potranno, perciò, trasformarsi in zone fruibili destinate ad attrezzature. Tra queste, la più spaziosa e

meglio situata e quindi più adatta a diventare un parco centrale è quella comunemente conosciuta col nome di “terme Campione”.

Un altro elemento fondamentale della proposta è il rapporto dell’area dell’Irno con il mare.

Le aree che il vecchio ed obsoleto cementificio lascerà libere consentiranno la realizzazione di un accesso monumentale alla nuova strada dell’Irno costituito da una piazza delimitata da edifici che si apriranno verso il mare.

Si organizzerà così uno spazio significativo e di raccordo tra i Lungomari “Trieste” e “Tafuri”.

Insieme alla riconversione di piazza della Concordia, all’ampliamento dell’area di influenza del porto turistico, agli interventi su piazza Mazzini, la nuova piazza costituirà, raccordandosi con aree verdi agli altri interventi, un sistema articolato e interconnesso di spazi pubblici di grande valenza urbana.

### *5.8 Osservazioni sulle altre aree*

Le AAPU descritte finora appartengono quasi tutte alla parte già consolidata della città e sono quelle che, per il momento, è stato più facile individuare e che più direttamente si prestano a proposte progettuali concrete. Ciò non vuol dire che siano state trascurate tante altre zone di Salerno che ugualmente meritano un’attenzione urgente. A queste, però, non ci si potrà dedicare finché non si disporrà di determinati studi riguardo le loro esigenze materiali e sociali e non sia stata fissata la loro dipendenza da taluni sistemi generali.

Sicuramente le Frazioni Alte e il complesso del Q2, Q4 e Mariconda sono zone che meritano con una certa urgenza uguale impegno. Questi complessi dovranno essere divisi in varie aree di studio ma, al momento, ci limitiamo ad esporre delle opinioni e dei criteri generali che serviranno da base per futuri approfondimenti.

#### *5.8.1 Le frazioni alte*

Il territorio comunale di Salerno, il cui limite ad occidente è posto a poca distanza dal precinto storico, comprende ad oriente non solo le aree interessate alla espansione edilizia del secondo dopoguerra ma ampie porzioni di territorio collinare.

Si tratta di aree caratterizzate, almeno per le parti più elevate, da condizioni di panoramicità eccezionali che hanno sollecitato negli ultimi decenni un’aggressione violentissima da parte dell’abusivismo edilizio, favorita anche da una normativa di piano particolarmente generosa.

La struttura edilizia preesistente era caratterizzata da un numero molto limitata di case sparse e da una serie di frazioni di dimensione estremamente ridotte. Esse erano disposte su due linee leggermente arcuate pressappoco

parallele e corrispondenti alla rete viaria di supporto; una più esterna posta alle pendici del Monte Stella, un'altra posta praticamente sul crinale della collina di Giovi. Ambedue terminano nella valle del Picentino direttamente o interessando nuclei abitativi esterni al territorio comunale (San Mango e San Cipriano Picentino). I due sistemi sono separati dalla verde vallata del Grancano, attraversata in senso longitudinale dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

La struttura originaria delle frazioni è particolarmente differenziata: alcune hanno la dignità di un borgo rurale e una struttura urbanistica-edilizia riconoscibile caratterizzata o dall'edificio di maggior rilievo o dalla piazza con la chiesa, altre sono nuclei costituiti da edilizia minutissima che, al di là del puro aspetto pittoresco, non hanno dignità formale e rappresentano strutture incapaci di resistere ai segni più violenti dell'abusivismo che appare spesso ponderalmente prevalente. Così alcuni di questi nuclei hanno la vita propria del borgo di impianto rurale, con stretti rapporti sociali particolarmente consolidati e autonomi; altri tendono a vivere in dipendenza totale con la città sia per i servizi, sia per la vita sociale.

Il Piano Marconi non affronta assolutamente le problematiche delle frazioni alte: destina solo a piccole espansioni in maniera apparentemente arbitraria aree marginali di alcuni di questi nuclei.

La struttura sociale di questi borghi è stata poi profondamente rivoluzionata, successivamente al sisma del 23.11.80, dalla realizzazione di interventi di Edilizia Economica Popolare, spesso dimensionalmente prevalenti rispetto alla consistenza dei borghi originari. Tali interventi erano destinati prevalentemente ai ceti più poveri occupanti case danneggiate site in gran parte nel Centro Storico ed erano comunque senza alcun legame con l'area di insediamento. La presenza in tali insediamenti di edifici scolastici spesso sovradimensionati: ciò ha consentito di ridurre o abolire i deficit pregressi nella dotazione di questo tipo di strutture. La crescita dimensionale di queste frazioni ha però accentuato e reso drammatico il problema della mobilità e degli spostamenti dei pendolari da e verso la città, sia perché molti nuclei sono attraversati dalla rete stradale principale dell'area, sia perché tale viabilità finisce per gravare solo su due o tre punti di accesso alla città.

L'ultima produzione urbanistica ha interessato le frazioni alte con gli strumenti di seguito elencati:

a) Piani di Recupero (che regolano esclusivamente le opere di recupero dell'esistente e propongono qualche intervento di miglioramento della rete viaria);

b) Variante di adeguamento agli *standards* del vecchio Piano Regolatore Generale che propone solo in alcune frazioni alte concrete possibilità di espansione (limitando peraltro l'edificabilità nelle aree agricole). L'espansione consentita assume un carattere rilevante e significativo, in considerazione del fatto che nuove edificazioni sono praticamente vietate in qualsiasi altra parte della città;

c) Progetto della Lungo Irno finalizzata anche al migliore collegamento della città con le frazioni alte. L'opera prevista era incentrata su un viadotto, realizzato a circa 36 metri d'altezza sulla vallata del torrente Grancano, che si sarebbe innestato su una viabilità fatta di tratturi e mulattiere asfaltate al solo scopo di bypassare il nodo di Fratte e di portare il traffico delle frazioni alte sulla strada dell'Irno, su via Prudente e sulla Tangenziale.

Un intervento su tale parte del territorio comunale deve necessariamente mirare a un processo di riordino e di "riammagliamento" dei nuclei urbani sia con le opere private realizzate abusivamente o forzando le norme relative all'edificazione nelle zone agricole, sia con i grossi interventi di edilizia residenziale pubblica realizzati dopo il sisma. Inoltre va completamente rivista e ridisegnata la viabilità collinare per evitare che il traffico (spesso anche pesante) attraversi i centri delle singole frazioni. Ciò potrà ottenersi realizzando piccole varianti, migliorando puntualmente e in maniera diffusa tutta la rete viaria collinare e, infine, dando funzione di autostrada urbana alla Salerno-Reggio Calabria con la realizzazione due o tre svincoli tra Fratte e Pontecagnano. A livello di servizi di quartiere deve essere ridefinita una rete complessiva di attrezzature che, sulla base di rapporti di complementarietà e di aggregazione tra le varie frazioni, superi le soglie minime di funzionalità delle strutture e renda del tutto autosufficiente l'area.

Svuotate del traffico di attraversamento e acquisita l'autosufficienza funzionale rispetto alle strutture scolastiche, sanitarie di base, burocratiche etc., le frazioni alte potranno divenire l'armatura edilizia e la struttura di base di un gran parco urbano: l'area orientale interna nel suo complesso assolverebbe in tal modo alla funzione non esclusiva, ma certo prevalente, di essere un grande polmone verde della città, sempre però che si realizzino le necessarie intercomunicazioni per una reale fruizione. Ciò, operando con grande senso di realtà e verificando i tempi di realizzazione e le compatibilità economica, potrà avvenire a differenti livelli:

a) vincolando semplicemente alla inedificabilità assolute aree particolarmente pregevoli da un punto di vista ambientale;

b) realizzando aree per attività sportive e ricreative e aree destinate a verde pubblico non attrezzato;

c) incentivando, nei limiti del possibile, un riordino agrario e forestale delle aree private;

d) assicurando un tessuto di percorsi pedonali e/o ciclabili tra le diverse aree interessate al parco urbano. Comunque deve essere sempre prevista la possibilità di realizzare quelle attrezzature, diverse caso per caso, per la gestione, manutenzione e fruizioni.

### 5.8.2 Q2, Q4, Mariconda

Tali quartieri traggono legittimazione dal piano di zona adottato nel 1970, delibera Consiglio Comunale n°845 del 20.2.70, che fu poi approvato parzialmente con DM 234/71. Il disegno dei nuclei del Q2 e Q4 fu definitivamente approvato in data 26 settembre 1972.

L'intervento progettato prevede, nella logica dell'espansione quantitativa e indiscriminata della città, l'urbanizzazione complessiva dell'area compresa tra la rete ferroviaria e la nuova tangenziale. Il disegno urbanistico dell'area è certamente innovativo per l'alta percentuale di aree destinate alle attrezzature di interesse pubblico (in particolare al verde) e per una particolare tipologia edilizia.

L'orientamento dei corpi di fabbrica lineari, paralleli alla linea della costa, accentua ulteriormente la frattura del rapporto tra mare e collina che era caratteristica ambientale prevalente dell'area. Tale frattura era già segnata dal tracciato della strada statale, dagli allineamenti del piano di ricostruzione Scalpelli, dal tracciato della ferrovia e della tangenziale. Il piano sovrappone il disegno dei lotti e delle aree pubbliche al territorio, trascurando ogni preesistenza: dalla rete dei percorsi rurali alla serie di masserie, dalle colture agrarie agli allineamenti dei quartieri al margine, fino al tracciato del torrente Mercatello.

Per il totale fallimento delle tipologie proposte nonché dei sistemi di attraversamento pedonali progettati, la scelta di puntare a sistemi edilizi con sviluppo lineare molto accentuato, serviti da strutture viarie spesso sovradimensionate, ha determinato una reale condizione di invivibilità del quartiere, aggravando il senso di estraniamento e di perdita di identità, tipico dei quartieri di edilizia economica e popolare, caratterizzati da una monofunzionalità residenziale.

Le scelte tipologiche edilizie relativamente complesse e normativamente molto bloccate hanno poi dato origine alle interpretazioni più varie con il risultato di una scarsa qualità media non solo urbanistico-architettonica, ma anche specificamente edilizia.

Quest'area ha la potenzialità di realizzare con un complessivo ridisegno del quartiere, una riqualificazione di tutto il settore orientale della città consolidata. Sono tre essenzialmente le caratteristiche da sfruttare: una grande disponibilità di aree libere (sovradimensionate rispetto alle esigenze del quartiere), la contiguità con la tangenziale, l'esistenza di una rete viaria sufficientemente chiara e certamente adatta a svolgere un ruolo a livello urbano e non solo di quartiere.

Nonostante sia stata realizzata su un terreno senza alterazioni altimetriche, l'espansione della città oltre il Torrione (con eccezione parziale della parte disegnata dal Piano Scalpelli) è avvenuta nefastamente senza nessuna chiarezza di impianto, tanto che tutta la mobilità verso il centro cittadino e quella locale gravano sostanzialmente sulla ex Strada Statale 18.

È evidente che l'area in oggetto non può svolgere semplicemente il ruolo di collettore a monte del traffico dei quartieri Torrione, Pastena e Mercatello. Al

contrario, il completamento ai margini del quartiere della rete viaria prevista nel progetto del relativo Piano di Zona, una razionalizzazione ed un parziale ridisegno dei tracciati potranno coniugare l'esigenza di ridurre la pressione sulla ex-Strada Statale 18 con la necessità di non far pesare eccessivamente sul quartiere il carico del traffico di attraversamento. Sarà utile, in tal senso, l'organizzazione di una rete coerente di percorsi pedonali che interessi tutto il quartiere e che lo connetta con la città realizzata sulla base del Piano Marconi.

L'obiettivo principale dovrà essere la rottura della monofunzionalità del quartiere con l'introduzione di strutture commerciali (sia di servizio al quartiere che di dimensione medio-alta, favorite queste ultime dalla contiguità dell'area della tangenziale), di strutture amministrative e genericamente legate al settore terziario. La quantità delle aree destinate a *standard* permetterà inoltre la realizzazione di strutture sportive (il centro sportivo *Globus*, attualmente in corso di realizzazione, è collocato nell'area), di aree verdi di quartiere ed aree verdi attrezzate, di attrezzature religiose, sociali e culturali. Potranno infine essere preservati campioni significativi di aree agricole valorizzando, con eventuale modifica d'uso, alcune delle masserie residue non inserite nei complessi edilizi residenziali. Le altre masserie che, poste in corrispondenza dei corpi di fabbrica lineari, hanno determinato un rimaneggiamento del disegno originario, dovranno di massima lasciare spazio ad un intervento di ricucitura e di completamento delle cortine edilizie.

Questo processo di rottura della monofunzionalità residenziale e della marginalizzazione del tessuto urbano, necessariamente interesserà il contiguo quartiere Mariconda, in passato modello esemplare di quartiere dormitorio, caratterizzato da vialoni a *cul de sac* e da un disegno che tende a risolvere solo a livello quantitativo l'emergenza casa. Anche in questo caso si dovrà conciliare la tutela della vivibilità con l'esigenza di inserire organicamente la rete viaria del quartiere nel complesso delle infrastrutture stradali cittadine per rompere l'isolamento e la marginalità dell'area. Nel caso di Mariconda sono minori le disponibilità di aree non occupate, ma l'area libera che divide il quartiere dal Q4 ha dimensioni tali da permettere una ricucitura a verde dei tessuti dei due quartieri. Del resto l'area circostante la Chiesa di Mariconda è sufficiente a ipotizzare un intervento significativo che dia identità di piazza urbana ad un primo nucleo esistente di attrezzature sociali e sportive.

## **Quali sono gli studi analitici necessari per la redazione del piano regolatore generale**

Al momento di scegliere gli studi analitici necessari per l'elaborazione di un Piano Regolatore Generale dobbiamo essere estremamente prudenti. Non soltanto perché i mezzi ed il tempo sono limitati, ma anche perché, come dicevamo prima, spesso un proliferare di studi di questo tipo cela l'essenza di decisioni politiche e di idee urbanistiche.

Ovviamente, la legge impone determinati studi minimi che il Piano deve prevedere. Nell'arco del processo di studio si effettueranno le indagini dovute, ma in questo Documento si parlerà unicamente di quelle che, durante questi primi mesi di lavoro, si sono ritenute fondamentali per le loro implicazioni urbanistiche. Comunque, le considerazioni e gli studi inclusi nel presente Documento non si possono ritenere esaustivi, né tanto meno definitivi.

La stessa suddivisione nelle categorie prescelte – Analisi di base, Politica settoriale e Sistemi generali – è provvisoria ed incompleta e dovrà essere approfondita minuziosamente, poiché alla fine del processo di studio essa avrà un riflesso diretto sulle determinazioni del Piano e sulla sua sistematizzazione grafica e descrittiva. I vari Studi di Base dai quali scaturiscono le osservazioni che seguono, si trovano presso l'Ufficio di Piano e sono a disposizione di chi vorrà consultarli.

### *6.1 Analisi di base*

#### *6.1.1 Demografia*

I dati ISTAT, relativi alla popolazione residente nel comune di Salerno, indicano al 1993 146.456 abitanti. La proiezione demografica, condotta sulla base dei dati attualmente disponibili, individua un decremento nei prossimi anni. In particolare, si prevede nei prossimi dieci anni un decremento minimo del 3,23% e un decremento massimo del 4,83%.

La piramide di età al 1994 evidenzia una maggiore concentrazione di persone comprese tra i 20 e 29 anni. Inoltre, la lettura della popolazione residente per fasce di età degli ultimi quattro anni indica uno spostamento della maggiore concentrazione di persone verso classi di età più elevate. Inoltre, l'incremento dell'indice di vecchiaia e la riduzione di quello di giovanità nel tempo evidenzia il fenomeno di invecchiamento che si sta verificando nella popolazione salernitana.

La necessità di abitazioni per la popolazione attuale e per quella futura è determinata dalle cattive condizioni di buona parte di quelle già esistenti e dalla



nascita di nuovi nuclei familiari. Detta necessità non può ancora stimarsi in un numero preciso di abitazioni da costruirsi nei prossimi dieci anni in quanto, gli elementi che concorrono alla sua determinazione, non sono disponibili, tenendo peraltro presente che tale deduzione richiede valutazioni assai complesse che implicano anche scelte politiche.

Una volta fissato questo fabbisogno lo si dovrà distribuire percentualmente per categorie socio-economiche quali abitazioni di edilizia economica e popolare (sovvenzionata o convenzionata), abitazioni libere di prezzo medio ed abitazioni libere di prezzo alto. Mentre risulta chiaro che bisognerà continuare a lavorare all'Ufficio di Piano per poter disporre di uno studio esaustivo, si può già affermare che il nuovo Piano per l'Edilizia Economica e Popolare, necessario per rispondere nell'immediato alla pressante esigenza di nuove abitazioni per le classi medio-basse, dovrà essere definito entro limiti dimensionali i più ristretti possibili. Ciò permetterà di ridurre la tensione abitativa a Salerno senza compromettere nuove porzioni di territorio, contestualmente all'avvio concreto del ridisegno della città.

A parte questi studi si possono stabilire dei criteri urbanistici fondamentali in risposta al fabbisogno di abitazioni nella città. Sarebbe un grave errore risolvere il problema delle abitazioni semplicemente costruendo una serie di blocchi residenziali nelle varie periferie, senza che questi facciano parte della continuità urbana. Ma, purtroppo, è quello che è stato fatto spesso a Salerno per molti anni. Le abitazioni devono far parte dei quartieri, che a loro volta devono essere pienamente integrati nella città. Soltanto così i quartieri manterranno il necessario equilibrio tra le varie destinazioni d'uso: commerciali, culturali, residenziali e delle attrezzature sociali, ed allo stesso tempo garantiranno la continuità di una vita attiva. Soltanto così si potrà evitare l'emarginazione sociale e i ghetti. Soltanto così si potranno evitare gli anarchici sistemi di mobilità tra le lunghe distanze: prevalentemente strade che si definiscono con urgenza sulla base di una necessità peraltro creata artificialmente e che non hanno dignità urbana. Soltanto così si potranno ricucire i settori consolidati della città, tra i quali vi sono in genere spazi improduttivi che provocano una grave perdita dell'immagine e della funzionalità urbana.

Ogni tipo di abitazione delle categorie menzionate deve essere costruito all'interno della rete naturale di strade e piazze, perché non dia luogo a zone autonome ed emarginate che provocano una caotica, antieconomica ed antiurbana espansione territoriale. La riabilitazione di ogni quartiere deve essere pianificata pensando al reinsediamento di nuove abitazioni. Un esempio interessante sarà l'AAPU della Lungo Irno precedentemente descritta: premesso che il protagonista ambientale è il fiume Irno ed il suo habitat naturale ritrovato, non si vorrà soltanto ottenere una nuova viabilità o delle nuove strutture sociali, ma anche prevedere una realtà residenziale che dia connotazione urbana alle nuove strade e che stabilisca un equilibrio adeguato tra le varie destinazioni d'uso.

### 6.1.2 Attività economiche

L'elaborazione dei dati disponibili a tutt'oggi ci consente una visione d'insieme delle attività economiche che si sviluppano a

Salerno secondo lo schema che segue:

Entità per settori di attività economica:

3,9% Settore primario;

19,9% Settore secondario;

76,2% Settore terziario.

L'evoluzione rispetto ai dieci anni precedenti prevede una diminuzione del primario, una stasi del secondario ed un aumento del terziario. La tendenza del primo sembra difficile da modificare e rientra in una tendenza più generale della società italiana.

La stasi del settore secondario fa seguito al processo di deindustrializzazione della città capoluogo e della provincia che si è andato consumando lentamente, anche se con alcune accelerazioni, nell'arco di un quindicennio a partire dalla metà degli anni '70. La crisi industriale che ha colpito allora l'Italia, produsse effetti disastrosi nel già fragile tessuto industriale di Salerno. Mentre nelle aree industriali più forti del Paese quella crisi, grazie a un uso attento della legge sulla riconversione industriale, ha permesso l'ammodernamento tecnologico, gettando le basi di una nuova qualità dell'apparato industriale, viceversa a Salerno e nel sud si crearono le premesse per l'attuale desertificazione industriale.

Furono messi in discussione tutti i settori tradizionali e più consolidati della pur gracile struttura industriale salernitana: il comparto tessile (Marzotto, MCM), quello ceramico (D'Agostino in particolare), quello chimico (Pennitalia) e in misura più contenuta lo stesso settore agro-alimentare.

L'industria tessile salernitana, che aveva una tradizione secolare grazie ad alcune famiglie svizzere che alla fine dell'ottocento localizzarono nell'area di Fratte due filande, Wenner e Schlaepfer, ha subito un processo di ristrutturazione e decentramento produttivo che ha azzerato una memoria storica ed una cultura imprenditoriale ed ha distrutto un indotto diffuso costituito da ditte artigiane e piccole aziende.

L'indebolimento diffuso dei settori industriali che hanno fatto la storia produttiva di questa città (tessile, metalmeccanico, ceramico) risparmiò alcune strutture più piccole o artigianali e il pastificio Amato che rimase unico esempio di quell'industria pastaria e molitoria.

Dopo il sisma del 1980 il trasferimento del cementificio, che una crescita della città non programmata aveva inglobato, ha permesso la realizzazione di una struttura tecnologicamente all'avanguardia che può essere esempio di realizzazioni di pari livello in altri settori produttivi.

Una pianificazione attenta ed un processo di recupero di efficienza da parte della pubblica amministrazione potrà permettere di mantenere la struttura industriale esistente e magari potenziarne l'apporto all'economia salernitana.

L'evoluzione del terziario fa ritenere che Salerno, effettivamente, si sta trasformando o potrà trasformarsi in una città di servizi. Se a questo fatto aggiungiamo l'esplicita volontà politica di sviluppare il settore turistico e commerciale concluderemo che questo è il settore che si deve incentivare maggiormente.

Pertanto, si propone di commissionare al più presto, possibilmente a collaboratori esterni, due ricerche, una per il settore industriale ed un'altra per il terziario, con particolare attenzione al turismo.

La prima dovrà includere gli aspetti strutturali del settore industriale di Salerno, e allo stesso tempo, il suo potenziale incremento, analizzando dal punto di vista territoriale e della normativa d'uso ed edificabilità l'attuale area industriale situata nella parte orientale del comune di Salerno. Da una conoscenza sistematizzata della situazione attuale e dal dibattito che ne scaturirà si potranno estrapolare, al momento opportuno, le direttive urbanistiche da includere nel PRG.

Per quanto riguarda la seconda ricerca sulle potenzialità del settore turistico a Salerno, si dovrà agire con il massimo rigore possibile, giacché non esistendo una consolidata tradizione si parte praticamente da zero. Se è vero che la sua costa e la vicinanza della Costiera Amalfitana e del litorale di Paestum sono fattori che inducono a pensare ad un turismo marittimo, è vero anche che l'assenza di uno scalo marittimo, le difficoltà di comunicazione, la mancanza di strutture alberghiere e la concorrenza di altre località turistiche sono fattori pregiudicanti. La ricerca proposta dovrà abbracciare tutti questi aspetti ed anche quello degli investimenti, sia pubblici che privati, che saranno necessari per avere una visione d'insieme ottimale.

## *6.2 Politica settoriale*

In accordo con lo sviluppo nel tempo del PRG, circa i temi delle Abitazioni, dell'Industria, del Terziario e del Turismo sarà indispensabile definirne le linee politiche.

In altri termini si vuole sottolineare che per il tema in questione, oltre alle proposte di carattere tecnico o di impatto territoriale, sono necessarie decisioni da parte dei rappresentanti politici della collettività.

Il compito dei tecnici nella fase attuale di redazione del PRG è quello di raccogliere e sistematizzare conoscenze rigorosissime ed esatte della realtà attuale e delle sue tendenze. A tale argomento si è fatto riferimento al punto precedente di questo capitolo.

### 6.3 Sistemi generali

Con questo tema ci riferiamo a quei settori che per la loro specificità territoriale caratterizzata dalla continuità o dalla stretta interdipendenza tra le singole parti, devono essere studiati globalmente, visto che l'intervento su una parte incide in modo decisivo sul tutto.

#### 6.3.1 Mobilità e trasporti

A causa del tempo avuto a disposizione fino al momento della redazione di questo Documento, non è stato possibile realizzare uno studio approfondito sui trasporti collettivi. È un tema che meriterà attenzione in futuro, tenendo presente che a tutt'oggi la mobilità quantitativamente più significativa è basata sull'utilizzo delle auto private.

In una prima descrizione globale e sintetica possiamo considerare la città suddivisa in quattro parti:

a) quella orientale, dove è ubicata la zona industriale, alcune strutture e alcuni edifici pubblici;

b) quella parte di "allargamento recente" della città, a partire dagli anni '50, costituita dai quartieri di Torrione, Sala Abbagnano, Q2-S.Margherita-Q4-Prato, Pastena, Mercatello, Mariconda e Arbostella;

c) il centro, inteso adesso come la parte occidentale della città dal Forte La Carnale fino al porto commerciale;

d) la zona collinare che include i seguenti quartieri: Frazioni Alte, Frazioni Centro Orientali, S. Eustachio.

La prima di queste parti, almeno rispetto alle altre, non presenta grandi problemi di mobilità con le zone limitrofe di Salerno. Le strade comunali come via S. Allende, via Acquasanta e l'antica Strada Statale 18 sono collegate con la Tangenziale e, attraverso questa, con l'autostrada SA-RC. Di contro, il collegamento di questa parte con il centro, attraversando quella descritta al punto b), è problematico ed aggrava i problemi specifici della stessa area attraversata.

La seconda parte, che definiamo "allargamento recente", ha problemi di accesso al centro ed alle zone limitrofe ed inoltre è tagliata in direzione parallela alla costa dalla linea ferrata. Il limite fisico costituito dalla Tangenziale agisce da barriera e danneggia il collegamento di questa parte con le altre.

Il centro è la parte in cui si concentrano i maggiori problemi di accesso per tre motivi: ma l'accidentata configurazione planoaltimetrica, la scarsità di strade con continuità fisica e percettiva ed il concentrazione di attività.

Qui si trovano quelle che potremmo definire le quattro parti di accesso al centro città, come individuate al punto c): quella all'estremità sud dell'asse Fratte-mare, l'uscita della Tangenziale a Sala Abbagnano, l'uscita dell'autostrada Napoli-Salerno, l'ingresso alla zona di Santa Teresa, nella quale confluisce parte del

traffico proveniente dall'uscita dell'autostrada Napoli-Salerno e quello proveniente dalla Costiera Amalfitana e da Cava.

Il sistema di porte o nodi va rivisto in un'ottica più urbana, con l'obiettivo di snellire il traffico che ora inevitabilmente deve passare per essi. In tal senso, bisognerà ripensare la Tangenziale per trasformarla in una strada importante della città e collegarla, in quanti più punti possibile, con la rete viaria cittadina.

Allo stesso modo, si dovrà sfruttare la possibilità di costruire una strada lungo il fiume Irno di carattere totalmente urbano e con il numero più alto possibile di connessioni con le strade adiacenti e tra entrambe le rive.

Con misure parallele, che hanno la finalità di deconcentrare gli attuali nodi di traffico privato, bisognerà definire una politica dei trasporti pubblici, prevedendo inoltre quattro parcheggi situati nelle vicinanze degli accessi su elencati. Una buona offerta del binomio parcheggio-trasporti pubblici può dissuadere una parte di utenti dall'utilizzare le auto private per gli spostamenti al centro.

Infine, la parte collinare presenta alcuni problemi specifici dal punto di vista della mobilità. Particolarmente gravi sono quelli delle Frazioni Alte. Questo quartiere, che è cresciuto negli ultimi anni sino a raggiungere una popolazione stimata in 8.000 persone, è collegato alla città unicamente dalla vecchia strada provinciale di San Mango Piemonte, oggi trasformata di fatto in un'arteria urbana, la quale infine converge nello svincolo di Fratte.

L'utilizzazione del percorso di Rufoli, che permette il collegamento con gli altri insediamenti collinari, richiede una conoscenza specifica del luogo ed un tempo di spostamento tali da non poter essere considerato un percorso propriamente urbano.

Per ognuno degli insediamenti si dovrà studiare una ristrutturazione della rete viaria perché questa diventi un'autentica rete di itinerari pedonali e stradali e conferisca, allo stesso tempo, identità specifica ai singoli quartieri. Oltre alla viabilità ordinaria, bisognerà studiare il collegamento con il resto della città. In questo senso si deve prendere in considerazione l'utilizzazione del tratto dell'autostrada SA-RC a ridosso della città come strada urbana, con un atteggiamento simile a quello che poco prima si adottava per la Tangenziale. In questo caso bisognerà agire con particolare prudenza, visto che si tratta di un'autostrada; la progettata autostrada Caserta-San Severino-Battipaglia potrà favorire questi obiettivi. Infine si ritiene che nei tempi più brevi uno snellimento notevole della circolazione potrà ottenersi con lo spostamento verso Cava-Nocera del Casello autostradale della Salerno-Napoli.

L'approfondimento di queste idee generali, insieme ad un'analisi particolareggiata della viabilità ordinaria, dovrà permettere di disporre, entro qualche mese, di un modello di mobilità per la città. È probabile che la collaborazione, peraltro già iniziata, con il Laboratorio Ricerche Gestione e Controllo Traffico della società Elasis – sistema ricerca Fiat nel Mezzogiorno – faciliti tale obiettivo.

### 6.3.2 Parcheggi

L'utilizzazione massiccia dell'automobile come mezzo di trasporto urbano e le caratteristiche fisiche di Salerno e della sua rete viaria fanno di questo tema un argomento di estrema importanza per il buon funzionamento della città.

Tale argomento è incluso nel paragrafo dei sistemi, con la convinzione che i parcheggi abbiano massima resa sociale ed urbana se concepiti nel loro insieme ed in modo coerente con i trasporti collettivi. Ma è anche vero che per le loro caratteristiche funzionali si possono costruire con una certa autonomia, senza dover attendere il completamento del quadro generale per ottenere miglioramenti nella mobilità globale.

Il Comune adottò in data 11.1.1991 un piano di parcheggi (PUP), che attualmente è in corso di approvazione.

Bisognerà verificarlo puntualmente per adeguarlo alla politica urbanistica che si sta definendo. Sebbene appaia più come un censimento di aree potenzialmente disponibili a tale uso piuttosto che il "terminale" logico di un'analisi della mobilità, non vi è dubbio che esso potrà essere, per le ipotesi verificate, uno strumento di intervento immediato.

Oltre ai quattro parcheggi, dei quali si è parlato a proposito della mobilità, situati nei pressi delle porte di accesso alla città, bisognerà progettare la costruzione di parcheggi in ogni quartiere, per residenti, per attività commerciali, per affari e misti.

Un'adeguata politica di tariffe orarie in determinate zone o strade della città deve essere valutata come misura complementare per una migliore gestione della mobilità urbana.

Questo tema dei parcheggi, sia per la sua urgenza che per la sua possibilità di intervento puntuale, esige un immediato impegno dell'Ente Pubblico nel definire un'adeguata struttura di gestione.

### 6.3.3 Ferrovia

La rete ferroviaria di Salerno e dei suoi dintorni è in evoluzione, per l'introduzione in Italia dell'Alta Velocità. Durante un recente incontro di lavoro con il responsabile della società Metropolis – gruppo F.S. – per la regione Campania, si è potuto constatare che il futuro della rete è pieno di incertezze, soprattutto per quanto riguarda i tempi di esecuzione dei progetti. Tali contatti devono continuare per stabilire un dialogo coerente tra il sistema ferroviario e la città, con particolare attenzione a quegli aspetti di maggiore impatto urbano.

Tra questi aspetti bisogna considerare:

a) il tracciato che unisce il Porto Commerciale con la Stazione di Salerno. Nel tratto del Lungomare Trieste lo si può considerare ben inserito nell'intorno, soprattutto considerando che circola soltanto un treno all'alba. Ma nel resto del

percorso, da piazza della Concordia alla Stazione, la linea ferrata crea alla città problemi tali da suggerirne la soppressione. Problemi analoghi si presenteranno nell'area di Santa Teresa quando si intraprenderà la sua riurbanizzazione.

Bisognerà effettuare uno studio sul rapporto costi-benefici circa i vantaggi e gli inconvenienti della permanenza di tale collegamento. Nel valutare l'attività del porto non si dovrà dimenticare che il percorso tradizionale delle merci è stato in qualche modo alterato dalla presenza di un'importante stazione di interscambio a nord di Napoli. È lecito, dunque, domandarsi se oggi il trasferimento delle merci dal porto di Salerno alla stazione di scambio possa avvenire direttamente con camion e se questo procedimento risulti più vantaggioso.

b) La linea che unisce Salerno con Vietri, Cava e Nocera. Tale linea, nel tratto di Salerno, crea grandi disfunzioni nei quartieri di Canalone, Centro Storico e Ferrovia. La sua parziale copertura ha dato luogo al cosiddetto Trincerone.

La funzione della linea ferroviaria di superficie risulta molto ridotta a causa della costruzione della galleria Nocera-Salerno, per la quale transita la maggior parte dei treni.

La soppressione della linea di superficie comporterebbe nuove aspettative di rigenerazione urbana nei quartieri interessati. Non si possono però sottovalutare due fattori: il collegamento con Vietri e Cava e la possibilità futura di integrare il tratto in questione in un percorso metropolitano circolare che dovrebbe percorrere Salerno, Irno, Fratte, Baronissi, Fisciano (Università), Mercato San Severino, Sarno, Nocera Inferiore, Nocera Superiore, Cava de' Tirreni, Vietri, Salerno. Si tratta, dunque, di un tema articolato da studiare approfonditamente prima di prendere decisioni in un senso o nell'altro.

c) Il grande scalo ferroviario annesso alla stazione. Data la sua posizione, grandezza e geometria, crea una disfunzione indiscutibile per la città.

È un'area di innegabile interesse strategico, necessaria peraltro per un corretto tracciato della nuova strada lungo il fiume Irno.

Parallelamente alla riflessione propriamente urbanistica che ci compete, fino ad ipotizzare proposte concrete, l'Ente ferroviario dovrà sviluppare una valutazione circa il reale sfruttamento dell'area. Il responsabile di Metropolis, durante la riunione citata, si è impegnato a proseguire su questo ultimo punto, al fine di esporre, in un breve lasso di tempo, le alternative possibili.

d) Da un punto di vista più strettamente territoriale bisognerà seguire l'evoluzione dei progetti del tracciato ferroviario di Alta Velocità. La costruzione di un primo tratto Napoli-Roma è già in corso. Invece, il suo prolungamento verso sud, fino a Battipaglia è in fase di studio. D'altro canto, durante lo studio delle alternative per il tratto di Alta Velocità Napoli-Salerno-Battipaglia è importante, al di là del tracciato stesso la posizione delle stazioni. Per il momento sembra che ci siano due possibilità: quella di avvicinare sufficientemente il tracciato alla città perché Salerno disponga di stazione propria, o quella di considerare la stazione di Battipaglia allo stesso tempo stazione di Salerno per l'Alta Velocità. Entrambe le

possibilità generano una caratterizzazione territoriale propria e di innegabile importanza.

#### *6.3.4 Infrastrutture dei servizi tecnici*

Dal punto di vista dell'impegno del territorio, generalmente le infrastrutture non richiedono grandi superfici, eccetto l'ubicazione di unità di origine o fine servizio, come possono essere, ad esempio, le centrali elettriche o i depuratori. Anche così, sembra logico che nell'affrontare la ricostruzione di una città o di alcune delle sue parti, si faccia un'analisi dello stato dei suoi servizi tecnici e, qualora fosse necessario, si rediga un progetto di miglioramento congruente con le specificità territoriali e con le previsioni di PRG.

Le conoscenze acquisite nei mesi di lavoro sono ancora molto scarse rispetto a questi temi. La sintesi che si include a seguito deve intendersi come provvisoria ed indicativa del modello di lavoro futuro.

##### *6.3.4.1 Acqua*

La rete acquedottistica del Comune di Salerno, pur costituendo un tutto unico, è di fatto suddivisa in due reti di distribuzione a motivo dei diversi enti che la gestiscono.

Stante l'attuale trend dei consumi, vista la crescita demografica inferiore alle previsioni e riferendoci alle disponibilità del Piano Regolatore Generale delle Acque, per il prossimo ventennio l'approvvigionamento idrico dovrebbe essere garantito.

Di fatto però a partire dalla metà degli anni ottanta si è notata una lenta ma costante riduzione delle portate alle sorgenti. Ciò è coinciso con periodi di siccità ma si è fatta anche l'ipotesi di un cambiamento radicale dei moti sotterranei di falda a seguito del terremoto dell'80. In quest'ipotesi il rifornimento idrico dovrà essere garantito tramite trivellazioni di profondità come si sta già facendo in località Marchiafava. Un'analisi dettagliata, munita dei grafici di rilievo, è contenuta nel relativo Studio di Base.

##### *6.3.4.2 Rete fognaria e sistemi di depurazione*

L'analisi della rete fognaria del Comune di Salerno si presenta quanto mai problematica a causa della mancanza di qualsiasi mappatura dell'esistente: in particolare l'ignoranza riguarda non solo i diametri e la natura dei materiali delle condotte ma anche lo sviluppo lineare della rete stessa.



Con una certa sicurezza si possono individuare i collettori principali: in larga massima seguono il percorso del fiume Irno e la strada Litoranea. Questi sono strutturati in modo tale da captare tutti i fiumi ed i torrenti del territorio comunale. Rimangono però esclusi il fiume Irno ed il fiume Fuorni, nonché il fiume Picentino che però è posto al confine col Comune di Pontecagnano.

Una breve relazione nonché il relativo rilievo grafico sono contenuti nello Studio di Base.

#### *6.3.4.3 Gas*

Le scelte effettuate a livello nazionale afferenti i consumi energetici tracciano una direttrice preferenziale per il gas metano per ciò che concerne le necessità domestiche di riscaldamento, acqua calda e cucina. Di contro è prevista un'azione disincentivizzante nei confronti del gasolio per uso riscaldamento, stante il suo maggior carico di inquinamento ambientale. Il tasso di crescita dei consumi nell'ultimo triennio è stato di circa il 10%; il dato non deve trarre in inganno giacché si sono verificate situazioni particolari di ampliamento della rete e di allacciamento di grosse utenze. La risorsa a monte della rete di distribuzione è da considerarsi illimitata.

Sulla rete di metanizzazione e sulla sua gestione è stata raccolta una serie di dati e di indicazioni che, unitamente al relativo sviluppo grafico, sono riportati nello Studio di Base.

#### *6.3.4.4 Elettricità*

L'ente che provvede alla produzione ed alla distribuzione dell'elettricità a livello nazionale è l'ENEL.

La rete di distribuzione dell'elettricità nel comune di Salerno è costituita da cavi aerei ed interrati in media tensione (10000-30000 *volts*), da cabine primarie e da cabine di trasformazione.

Pur non essendoci in ambito comunale sedi di produzione di energia, la disponibilità della fonte è da considerarsi illimitata.

Qualche elemento in più di riflessione nonché alcuni dati circa lo sviluppo planimetrico delle più importanti linee elettriche, sono contenuti nello Studio di Base.

#### *6.3.4.5. Telefoni*

Il servizio telefonico è a carico della Telecom e non presenta particolari problemi.

Per tutti questi temi si renderà necessario un aggiornamento dei dati, al fine di quantificare e pianificare gli aspetti connessi con l'erogazione dell'acqua e lo smaltimento dei reflui, aspetti che costituiscono una diretta responsabilità del Comune. Con le altre Aziende di erogazione, in uno stadio più avanzato della pianificazione, verranno stabiliti i contatti opportuni per conoscerne i bisogni ed i progetti per il futuro, al fine di integrarli coerentemente nel PRG.

Nel frattempo potranno essere avviati contatti con le Società erogatrici dei servizi per verificare l'eventuale interesse alla realizzazione di interventi diretti ed immediati. Potrà altresì sollecitarsi la partecipazione ad aziende miste o a società per azioni, per la gestione coordinata dei servizi.

### *6.3.5 Costa*

La cortina edilizia prospiciente il litorale di Salerno, di circa 10 km, presenta oggi una disomogeneità ed una dispersione di usi incompatibili con un'auspicabile immagine armonica di città costiera di qualità. D'altro canto, l'equilibrio di frontiera tra il mare e la terra risulta fragile già alla prima percezione.

Le decisioni politiche di mantenere il porto commerciale, di recuperare la maggior parte di spiagge possibili per la balneazione, di incentivare la costruzione di un porto turistico e, in sintesi, di rivalorizzare tutta la costa come uno degli elementi di attrazione turistica, esigono uno studio specializzato e rigorosissimo. Ogni proposta di valorizzazione della costa non potrà comunque prescindere da una riorganizzazione della mobilità lungo le aree più direttamente interessate all'intero sviluppo costiero della provincia. In particolare dovrà essere realizzato un sistema di strutture necessarie ad incentivare i collegamenti marittimi con le località turistiche della costiera Amalfitana e Cilentana.

Dovrà essere prevista inoltre un'attrezzatura adeguata a garantire un attracco per le navi da crociera che permetta di inserire Salerno all'interno di un circuito che sembra ricco di potenzialità di sviluppo e di interessanti prospettive di integrazione con altre forme di turismo.

### *6.3.6 Miglioramento estetica urbana*

Esistono, inoltre, misure che possono contribuire a migliorare l'immagine della città e che possono essere affrontate parallelamente agli studi della pianificazione. Ci riferiamo, pur non essendo esaustivi, alla regolamentazione della normativa di: antenne televisive, cavetteria aerea, interrimento negli spazi pubblici delle reti elettriche e telefoniche, insegne pubblicitarie, etc.

Al momento opportuno bisognerà dedicare del tempo allo studio di proposte per la soluzione di questi temi che tanto influiscono sull'immagine finale che il cittadino percepisce.

### *6.3.7 Attrezzature sociali*

Parallelamente alla logica di spazio o di qualità urbana di ogni quartiere o dell'intera città, esistono le attrezzature che forniscono servizi di interesse collettivo.

Dagli asili alle scuole, dai mercati alle strutture di decentramento amministrativo, dalle attrezzature religiose a quelle sportive, dalle attrezzature sociali a quelle sanitarie, dagli spazi culturali alle aree verdi esiste una quantità di strutture che contribuiscono in modo decisivo alla qualità della vita che una città deve offrire ai suoi cittadini.

Sebbene sia un tema che non è stato possibile affrontare adeguatamente in questi mesi iniziali, tranne che per un'opera di censimento presente nelle schede dei quartieri contenute nel relativo Studio di Base, e che però verrà analizzato nell'immediato futuro, alcune riflessioni di carattere generale si possono anticipare sin d'ora.

Il fabbisogno regresso relativo alla dotazione di attrezzature pubbliche, le esigenze di bilancio comunale ed il costo proibitivo di realizzazione degli interventi e di esproprio delle aree necessarie, rendono impossibile non solo il rispetto delle prescrizioni contenute nel Decreto Interministeriale n°1444, ma anche il soddisfacimento delle necessità reali, quasi fisiche, della cittadinanza. Partire dalla consapevolezza di questo dato non deve portare ad assumere un atteggiamento passivo e rinunciatario, ma ad indirizzare la politica di miglioramento delle condizioni di vivibilità della città sulla base di un'analisi seria dell'esistente e delle reali esigenze prioritarie. Si tratta pertanto di guardare oltre le norme di legge e oltre i semplici dati numerici in cui esse si sostanziano.

È evidente, ad esempio, che a Salerno le strutture scolastiche sono estremamente sottodimensionate rispetto alle prescrizioni di legge. In verità, però, almeno per la scuola dell'obbligo e in parte per la scuola media inferiore, si ha bisogno solo di operazioni di redistribuzione sul territorio delle strutture piuttosto che di interventi ex novo. La denatalità, che ha concorso ad ottenere l'eliminazione dei doppi turni e delle sedi improprie, pone anche il problema della progressiva e probabile chiusura delle scuole con bacino di utenza più ridotto, – comportando il grave problema della rarefazione delle strutture e del pendolarismo in età scolare – e determinando la sottoutilizzazione delle strutture scolastiche di base di maggiore dimensione. A tale problema potrà darsi una risposta efficiente e corretta solo prevedendo, fin da ora, i centri scolastici in cui in una sola struttura edilizia siano presenti classi dei vari corsi di studio, dalla scuola materna alla scuola media superiore. Può sembrare un fatto marginale ma una pianificazione cittadina corretta dovrà prevedere una risposta anche a questo problema che in prospettiva inciderà in maniera notevole sulla vita quotidiana della famiglia.

Al contrario, il progressivo invecchiamento della popolazione richiederebbe la realizzazione di strutture sanitarie e di assistenza diffuse sul territorio comunale

che non sono espressamente previste dalle norme urbanistiche come dati quantitativi minimi, ma che in prospettiva diventeranno esigenza di importanza prioritaria.

Per quanto riguarda il verde, va rilevato che interi quartieri ne sono totalmente privi e che la soluzione non può essere interamente affidata a interventi in aree esterne alla città consolidata. È, al contrario, preferibile mirare alla realizzazione anche di aree di dimensione minima ma diffuse su tutto il territorio, a mezzo anche di interventi decisi e significativi di ristrutturazione urbanistica (in particolare demolizione e ricostruzione con minore indice di copertura del lotto). Una superficie limitata di verde in un quartiere interamente cementificato è molto più importante di estensioni maggiori ai limiti delle aree edificate, al di là del dato numerico essenziale per il rispetto degli *standards*.

### 6.3.8 La città della cultura.

Particolarmente significativa è la condizione di disagio, in termini di spazi e strutture, in cui ha vissuto per anni la cultura a Salerno. La riapertura del Teatro Verdi e le prospettive di utilizzazione del Teatro Augusteo e delle sale ricavabili nelle strutture S. Giovanni di Dio, Palazzo Genovesi e Umberto I determinano in prospettiva condizioni profondamente diverse per una politica di crescita culturale della popolazione e genericamente di impiego qualificato del tempo libero. Queste strutture concentrate nel Centro Storico e nelle aree immediatamente circostanti confermano la vocazione principale della parte più antica della città, ma una gestione corretta e differenziata della politica culturale deve necessariamente differenziare i luoghi ed i livelli di intervento. Non è però ipotizzabile in tempi brevi la realizzazione diffusa sul territorio di nuove strutture culturali di base quantitativamente sufficienti. Sarà però possibile, nell'ambito della riorganizzazione delle strutture scolastiche, aprire alla città quegli spazi didattici e culturali che dovranno essere previsti in ogni centro educativo (sale convegni, auditorium, principalmente biblioteche, centri multimediali). Dovrà inoltre essere pianificato un recupero parziale per la città di Salerno di una parte delle strutture universitarie direzionale (Rettorato), nonché degli spazi didattici (Istituti). Anche ciò potrà essere finalizzato allo sviluppo culturale e sociale aprendoli all'utilizzazione dei cittadini. Integrando l'Università con le altre strutture dello Stato delegate alla tutela dei beni ambientali il Comune potrà realizzare nella città una rete di attrezzature legate alla funzione museale-espositiva.

L'odierna ricerca museografica, all'idea del museo inteso come santuario dell'arte ha sostituito l'idea del centro polivalente di comunicazione che, potenziando e diversificando la dinamica del tempo libero, ha insito il fine di una organizzazione culturale di massa. Contro l'allestimento e la contemplazione specialistica del "museo", l'attuale cultura del "centro culturale" e del modello

museale americano sostituisce l'interconnessione tra le diverse e distinte funzioni al "culto devozionale" dei luoghi della conservazione e dell'esposizione.

È da prevedere la compresenza e la contestualità delle funzioni: educativa (corsi, seminari, conferenze, etc.), promozionale (sponsorizzazione delle industrie, inserimento nel circuito delle grandi mostre) e di intrattenimento (cinema, ristorante, biblioteca), che coralmemente mirano ad identificare la dimensione partecipativa di uno spazio flessibile. Si tratta di imporre il museo come "spazio democratico", che aspira ad eliminare nell'interlocutore il "silenzioso rispetto dell'opera d'arte". È evidente che questo nuovo tipo di organizzazione museale è inoltre capace di sollecitare l'interessamento dei capitali privati ad un intervento nel campo più specificamente culturale. Finora, ad eccezione di forme sporadiche di mecenatismo, tali interventi sono stati considerati tipicamente legati all'impegno pubblico.

#### *6.4 Elenco degli studi specialistici da fare*

- Eventuale integrazione dello studio geologico e geotecnico dell'area comunale;
- Fabbisogno di abitazioni e loro tipologia;
- Evoluzione recente e futura dell'attività industriale;
- Studio delle potenzialità nel settore terziario con particolare riferimento al turismo;
- Modello di mobilità nei trasporti pubblici e privati;
- Analisi del fabbisogno di parcheggi e di possibili modelli di gestione;
- Studio costi-benefici della soppressione o mantenimento della linea ferrata del Porto Commerciale;
- Studio costi-benefici della linea ferrata di Vietri, Cava, Nocera o della sua integrazione in un possibile anello metropolitano;
- Verifica della rete di acqua potabile e pianificazione delle eventuali necessità future;
- Verifica della rete fognaria e dei sistemi di depurazione e di smaltimento dei rifiuti solidi urbani e pianificazione delle necessità future;
- Studio del comportamento del sistema marittimo-terrestre e previsione della sua evoluzione in funzione delle scelte urbanistiche;
- Studio dello stato attuale delle attrezzature sociali e relazione sui bisogni futuri.

## **Quali sono i tempi, i processi e le esigenze di finanziamento iniziale**

### *7.1 Esecuzione dei progetti ed altri strumenti di pianificazione.*

Nella convenzione stipulata tra il Comune di Salerno e la MBM venivano fissati i seguenti tempi di esecuzione dell'incarico:

- Programma di lavoro: 2 mesi;
- Preliminare di Piano: 4 mesi;
- Progetti urbanistici delle aree di attuazione: 6 mesi;
- Redazione finale del PRG: 12 mesi.

Totale: 24 mesi di lavoro tecnico, ai quali vanno ad aggiungersi i periodi di dibattito politico e di adozione degli strumenti.

L'Amministrazione ha proposto di modificare alcuni punti della convenzione ed il procedimento di redazione della serie di documenti in essa previsti. Pertanto, qualora il Consiglio Comunale approvasse tale ipotesi, il rapporto dovrebbe essere regolato diversamente e secondo un nuovo iter che, per maggiore chiarezza, si potrebbe dividere in cinque fasi.

Di seguito si illustrano tali fasi nei dettagli, definendone i rispettivi tempi tecnici di esecuzione, ed escludendo, ovviamente, quelli per le riflessioni e per le decisioni politiche ed amministrative.

#### **Prima fase.**

Redazione del presente Documento Programmatico secondo i termini ed i contenuti specificati dall'Amministrazione stessa. Tale Documento è comprensivo del Programma di lavoro e del Preliminare di Piano.

Tempi di esecuzione: consegna entro il 15 novembre 1994. L'Amministrazione dovrà discutere ed eventualmente approvare il Documento in un periodo di tempo ragionevole.

#### **Seconda fase.**

Approvazione delle modifiche della convenzione stipulata tra l'Amministrazione e la MBM per tenere conto dei diversi temi di carattere generale, del nuovo procedimento e dei nuovi tempi richiesti dal Comune, dei termini in cui verrà approvato il presente Documento Programmatico, con particolare riferimento alla definizione delle AAPU da progettare immediatamente.

Il tempo richiesto per questa fase può essere nullo se l'approvazione delle modifiche avverrà contestualmente all'approvazione del presente Documento Programmatico.

### **Terza Fase.**

Una volta confermate ed esaurite la prima e la seconda fase si svilupperanno due linee parallele di lavoro.

#### **Linea A.**

Redazione dei Progetti Urbanistici delle AAPU previste nel presente Documento Programmatico nei termini progettuali esposti in modo generale al punto 4.2.

I tempi di esecuzione di questi progetti saranno i seguenti:

- AAPU 1 (Centro Storico sud): 8 mesi.
- AAPU 2 (Centro Storico nord): si può stabilire un calendario specifico affinché entro 8 mesi si abbiano i risultati definitivi del concorso internazionale proposto, sempre che l'Amministrazione decida in tal senso.
- AAPU 3 (Santa Teresa - Villa Comunale), AAPU 4 (Lungomare Trieste), AAPU 5 (Piazza della Concordia - Porto Turistico): 4 mesi a partire dal momento in cui si avrà lo studio meteomarinario del litorale che dovrebbe essere realizzato entro i primi 4 mesi a partire dalla conclusione della seconda fase.
- AAPU 6 (Litoranea Orientale): 1 mese.
- AAPU 7 (Lungo Irno): 1 mese per il tracciato viario a partire dalla data di incarico e 5 mesi, a partire dall'approvazione del tracciato viario, per il Progetto Urbanistico.

Bisognerà fissare una data precisa in cui tutti o la maggior parte dei Progetti Urbanistici vengano adottati dall'Amministrazione, data che segnerà l'inizio della quarta e della quinta fase.

#### **Linea B.**

Tale linea verrà sviluppata in un arco di tempo di 8 mesi, contemporaneamente alla linea A. Comprenderà le analisi di base, le definizioni di politica settoriale e gli studi dei sistemi generali.

Il rispetto del termine previsto sarà condizionato alle seguenti specifiche previsioni temporali:

Analisi di base: prime anticipazioni significative entro 4 mesi.

Definizione politica settoriale: dati resi disponibili di volta in volta al fine di consentire i relativi dibattiti politici.

Studi dei sistemi generali: studio della costa, entro 4 mesi.

### **Quarta fase.**

Redazione definitiva del PRG e sua consegna per la procedura di approvazione.

Il tempo previsto è di 8 mesi a partire dall'approvazione di almeno 6 Progetti Urbanistici.

**Quinta fase.**

Redazione dei Piani Particolareggiati e dei Progetti Esecutivi che, al momento opportuno, avranno origine dai Progetti Urbanistici approvati se necessario.

I relativi incarichi saranno affidati ai tecnici prescelti dall'Amministrazione con modalità adeguate ai singoli temi.

**7.2 Necessità di finanziamento**

Tutti questi studi e strumenti di pianificazione hanno come scopo l'effettivo e concreto rinnovamento di Salerno. Per raggiungere tali scopi è indispensabile che il Comune e le altre Amministrazioni competenti definiscano un programma di finanziamento molto preciso. In mancanza di un tale programma e dell'impegno ad eseguirlo adeguatamente, tutti gli studi realizzati e tutte le decisioni politiche prese non serviranno a raggiungere l'obiettivo fondamentale. L'urbanistica non è una semplice sequenza di formali adempimenti cartacei, ma la concreta realizzazione di opere ben definite aventi anche una specifica valenza economica. È quindi indispensabile essere realisti nel rapportare gli obiettivi alle possibilità, come diciamo in catalano, conviene «no fer volar coloms» (letteralmente "non far volare colombi", quindi "non fare castelli in aria") né «estirar més el braç que la màniga» (letteralmente "allungare più il braccio che la manica", quindi, "fare il passo più lungo della gamba").

È evidente che le disponibilità economiche non si avranno immediatamente né saranno sufficienti per intraprendere subito tutte le opere desiderate. Pertanto, conviene decidere già da ora un programma di priorità in accordo con le reali previsioni di finanziamento.

In questo Documento non si può ancora stabilire un preventivo preciso dei costi complessivi di tutte le operazioni e nemmeno proporre un programma di priorità, soprattutto perché non si conoscono i possibili tempi di investimento del Comune. Ad ogni modo, si possono indicare quali saranno le spese minime necessarie per il 1995, se non si vuole rallentare il lavoro sin dall'inizio e se si vuole passare subito dai progetti alle realizzazioni, seppure con una selezione minima di aree e settori.

Le cifre che alla fine saranno stabilite dovrebbero rientrare pienamente nel bilancio preventivo comunale del 1995 e per la parte eccedente occorre studiare e definire i possibili investimenti privati in relazione ad alcuni aspetti specifici.

a) Studi specialistici. Sebbene alcuni degli studi riportati nel paragrafo 6.4. si possano realizzare del tutto o in parte all'Ufficio di Piano, il resto dovrà essere affidato a esperti esterni. Poiché attualmente non è possibile avere un'esatta conoscenza dei costi, si può fare una prima previsione per orientare l'Amministrazione nella stesura e approvazione del bilancio di previsione. Si prevedono dodici studi, i cui costi possono arrivare complessivamente a £ 720 milioni. ( 12 X 60 milioni).



b) Organizzazione e compenso economico per il Concorso della AAPU del Centro Storico Nord. Secondo una prima previsione si dovrebbero mettere in bilancio circa 500 milioni, cifra che dipende dal numero di lavori selezionati e che, pertanto, potrebbe anche essere notevolmente ridotta.

c) Possibili progetti di spazi pubblici e parcheggi. Uno stanziamento di circa 350 milioni consentirà di dare inizio alla fase progettuale dei lavori.

d) Lavori e acquisizioni di suolo o espropri. Se già si dispone di alcuni progetti, a fine anno si potrebbero avviare le prime fasi di realizzazione. A tale scopo bisognerebbe prevedere circa £ 1.200 milioni. È ovvio che, in questa fase, quanto maggiore sarà la disponibilità economica, tante più realizzazioni si potranno intraprendere e maggiore sarà la credibilità del processo di trasformazione di Salerno.

Riepilogo: Oltre all'onorario del progettista incaricato ed alle spese per il funzionamento dell'Ufficio di Piano, la previsione dei costi di base – strettamente di base – per il 1995 è la seguente:

Studi specialistici .....	720 milioni £
Concorso AAPU-2 .....	500 milioni £
Progetti .....	350 milioni £

Inizio dei lavori e acquisizione di suolo .....	<u>1.200 milioni £</u>
Totale .....	2.770 milioni £

È evidente che la complessità di un lavoro come quello che ci siamo proposti è difficile da illustrare in uno schema come questo qui riportato. Pertanto, questa programmazione iniziale riguardo i tempi ed i finanziamenti si dovrà sviluppare e aggiornare man mano che i lavori avvanzeranno.

### *7.3 Strategia economica e finanziaria di gestione*

In conclusione deve essere assolutamente chiaro che questo complesso processo di trasformazione della città di Salerno che si intende avviare richiede oltre al coinvolgimento totale della comunità salernitana in tutte le sue componenti, principalmente una guida strategica gestionale di altissimo profilo.

Le risorse necessarie per tale arduo compito sono ingentissime e solo comprendendo fino in fondo la filosofia degli interventi puntuali con la loro capacità metastatica vi si può far fronte. Una volta individuati con grande rigore scientifico quei particolari punti nella struttura urbana che hanno la capacità da un lato di "sbloccare lo sviluppo" e dall'altro di fungere da moltiplicatori di investimenti, bisognerà far convergere su di essi il massimo delle sinergie possibili. Tutto ciò richiede necessariamente una consulenza economico-finanziaria che

individui la miglior strategia possibile, partendo dalla conoscenza rigorosa delle potenzialità di investimento endogene, nonché delle possibili risorse pubbliche delle autorità superiori e di quelle private coinvolgibili.

La recente esperienza di Barcellona ha dimostrato che l'investimento pubblico, quando è strategicamente e sostanzialmente corretto riesce ad attivare un processo di moltiplicazione di risorse esterne da 5 a 10 volte l'impegno economico iniziale.

Va da sé che l'Ente pubblico deve poter offrire la massima credibilità sia in termini di qualità di proposte, sia in termini di efficienza amministrativa. Si ritiene che tale compito, sul piano gestionale, possa esser svolto meglio da strutture economico finanziarie autonome in quanto esse opererebbero in una logica privatistica e di mercato con una snellezza operativa che sicuramente è negata all'Ente centrale. Appare perfino pleonastico ricordare che la massima "risorsa" di questa comunità è il suo territorio e che quindi dall'uso che se ne saprà fare dipenderà molto della sua storia.

## **8.1 Riepilogo**

a) Salerno deve avviare una serie di interventi radicali se vuole davvero superare il disordine urbanistico in cui è caduta e rimediare alle carenze accumulate nel corso degli anni.

Non si tratta soltanto di aggiornare o di fare un nuovo PRG con semplici normative quantitative di carattere limitativo, ma di promuovere un cambiamento contenutistico e formale di quelle zone che saranno in grado di provocare una trasformazione generale.

Il nuovo PRG, ad ogni modo, dovrà essere un documento definitivo che riassume gli interventi intrapresi, che stabilisca i criteri fondamentali per quelli futuri, e che metta fine a tutto il disordine e la mancanza di operatività dei diversi strumenti urbanistici nonché dei progetti improvvisati di opere pubbliche che sono piovuti senza né logica né programmazione sul Comune di Salerno.

b) Per dare avvio a tale programma e a tali studi è stato redatto il presente Documento Programmatico che ne spiega i criteri ed il metodo. Il Documento viene presentato al Comune per la sua discussione e approvazione.

Un'approvazione meditata rappresenterà una prima decisione politica di fondamentale importanza, senza la quale qualsiasi studio posteriore non sarebbe fondato su una chiara scelta concettuale.

c) Non si può intervenire né pianificare senza prima considerare una città come addizione organica di quartieri singolarmente identificabili dei quali sia possibile individuare i problemi fondamentali.

La comprensione delle caratteristiche peculiari di ogni quartiere è propedeutica alla visione totale e sistematica della città.

d) Parallelamente bisogna trovare una risposta anche a quei temi che, superando i limiti territoriali dei quartieri e delle aree consentano, con l'acquisizione di nuovi dati, quali gli elementi di struttura basica, la politica settoriale ed i sistemi generali, di pervenire ad una visione globale della città.

e) Una volta individuati i problemi specifici di ogni quartiere o di quei settori che per propria coerenza intrinseca superano il singolo limite territoriale, bisognerà definire delle Aree di Attuazione di Progetto Urbanistico (AAPU) con importanza strategica e "metastatica" nelle quali bisognerà sviluppare dei progetti urbanistici con relativa autonomia.

Questi progetti potranno dare luogo a dei Piani esecutivi e a dei progetti di urbanizzazione ed architettura che permetteranno la realizzazione totale o parziale dell'opera senza dover attendere l'approvazione di un nuovo PRG.

Le opere eseguite risolveranno i problemi puntuali individuati e saranno poli generatori della trasformazione di più ampie aree urbane. Anche se non

dovessero essere realizzati immediatamente, i progetti e i piani serviranno almeno come base strutturale per articolare in modo organico e realista il progetto del PRG.

f) Le AAPU inizialmente selezionate sono: 1) Centro Storico Sud; 2) Centro Storico Nord; 3) Santa Teresa-Villa Comunale; 4) Lungomare Trieste; 5) Piazza della Concordia; 6) Litoranea Orientale; 7) Lungo Irno.

Questo primo elenco dovrà essere arricchito con altre aree che verranno individuate nel corso dei lavori. Si può già affermare, però, che si dovranno includere molto presto alcune aree delle zone Frazioni Alte e Pastena Q2-Q4-Mariconda, una volta che si disporrà delle analisi di base che possono condizionarle.

L'ideale sembrerebbe dover applicare questo metodo a tutto il territorio comunale, ma ciò non è possibile e nemmeno consigliabile, atteso che l'operatività progettuale esplica effetti positivi solo se i tempi di realizzazione sono molto brevi; pertanto, bisogna promuovere unicamente i progetti realizzabili in un arco di tempo ragionevole.

g) Se in un arco di tempo relativamente limitato si potessero realizzare tutte o una parte delle proposte progettuali, si avvierebbe realmente il riordino urbanistico di Salerno, che è poi l'obiettivo fondamentale di questo processo. Tale presupposto può non escludere la necessità di redigere finalmente un PRG, purché si riconosca, tuttavia, che di per sé, una semplice imposizione legale, non sarà mai uno strumento in grado di promuovere e realizzare quel riassetto. Il PRG deve essere, pertanto, uno strumento orientativo per la redazione di successivi progetti puntuali e per dare soluzione ai sistemi di scala metropolitana.

h) Tutto questo processo richiede ingenti investimenti pubblici e privati che di sicuro non sono nella piena disponibilità attuale. Senza una previsione economica non vi può essere nessun programma urbanistico. Pertanto, è indispensabile che il Comune prenda decisioni politiche molto radicali sui possibili tempi di finanziamento e sulle rispettive priorità programmatiche e che predisponga un sistema di partecipazione della proprietà e degli operatori privati nonché di altre Amministrazioni esterne.

i) Sebbene l'approvazione di questo Documento costituirà già una importante decisione politica se sorretta dal consenso popolare, tutto il processo richiederà analoghe e successive decisioni ed il costante appoggio dei cittadini, nonché delle istituzioni locali e regionali, pubbliche e private, economiche e culturali, sindacali e patronali.

Le città non le disegnano gli urbanisti, ma i cittadini ed i loro legittimi rappresentanti, i politici.

Non vi sarà il riordino urbanistico di Salerno se non vi sarà un dialogo aperto con il popolo e con le sue istituzioni rappresentative, in modo che tutto il lungo processo divenga un obiettivo permanente, sostenuto dagli sforzi di collaborazione e dall'entusiasmo e, soprattutto, animato da principi sociali che siano al di sopra di qualsiasi interesse puramente individuale.

Il Comune dovrà condurre questo processo promuovendo un dialogo che assicuri il consenso e il pieno coinvolgimento popolare. L'Ufficio di Piano, coordinato dall'ing. Ercole di Filippo, è composto dai sigg.:

Consuelo Ascolese, procuratore legale;

Pietro Cavallo, ingegnere;

Filomena Daraio, architetto;

Loredana De Rosa, architetto;

Carmen Gallucci, commercialista;

Carmen Mitidieri, interprete;

Dino Ricciardi, architetto;

Benedetto Troisi, ingegnere.

Si ringrazia l'Ufficio Tecnico Comunale e, in particolare, il geom. Francesco Savino per la sua insostituibile collaborazione.

## **8.2 Ringraziamenti**

Ringraziamo gli enti, la stampa locale e nazionale, i tecnici e quei cittadini che, con favore e grande disponibilità, hanno seguito il nostro sforzo e fornito un prezioso contributo per la prima conoscenza dell'urbs. Da essi, e soprattutto da coloro che da oggi vorranno impegnarsi per la "rinascita" di Salerno, ci attendiamo un'ulteriore, indispensabile collaborazione.

In particolare ringraziamo:

l'Assessore all'Urbanistica della Regione Campania, On.le Eirene Sbiziolo;

il Dipartimento di Informatica ed Applicazioni dell'Università degli Studi di Salerno, nelle persone della prof.ssa Genny Tortora, del prof. Gennaro Petraglia e della dott.ssa Anna Romano;

il Soprintendente per i BAAAS di Salerno e Avellino, arch. Giuseppe Zampino;

l'Azienda Municipalizzata Gas di Salerno;

la Società Fotogrammetrica Meridionale S.r.l.;

la Camera di Commercio di Salerno;

il Dipartimento di Analisi e Componenti Culturali del Territorio dell'Università degli Studi di Salerno nella persona del prof. Mario Cataudella;

la Società Elasis – Laboratorio Ricerche Gestione e Controllo Traffico;

l'Idrotecna S.p.A. Acquedotto di Salerno;

l'ISTAT di Roma;

Metropolis S.p.A. Gruppo F.S.;

l'Ufficio di Collocamento Salerno.

Il Comune di Salerno e, in particolare:

I Servizi: Tutela e Trasformazioni, Lavori Pubblici, Impianti Tecnologici, Strade e Traffico; Il Centro Elaborazione Dati, la Ripartizione Affari Legali, l'Ufficio Statistica.